

# **ESCOLAS PARQUE COMO TRANSPOSIÇÃO**

UMA PROPOSTA PARA O LEITO FERROVIÁRIO DE CAMPINAS.SP

# **ESCOLAS PARQUE COMO TRANSPOSIÇÃO**

UMA PROPOSTA PARA O LEITO FERROVIÁRIO DE CAMPINAS.SP

**TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO PELA  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA  
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

**PROJETO DE CAMILA BELLATINI  
SOB ORIENTAÇÃO DO PROFESSOR ALEXANDRE DELIJAICOV**

**JUNHO DE 2011**



# AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os que estiveram comigo durante todo esse ano de dedicação e descobertas. Primeiramente, agradeço aos meus pais por terem proporcionado as bases para que eu pudesse estar aqui agora apresentando este trabalho, após sete anos e meio de estudos. Agradeço por todo o amor e carinho concedidos e por acreditarem em minhas causas e decisões na vida.

Aos professores e convidados da banca: ao Alexandre, por quem tenho muita admiração e respeito e que me orientou durante todo o TFG de uma forma muito humana, dedicada e consciente; à Camila, por ter acompanhado todo o processo de trabalho desde o início e por me orientar e estimular; ao Fábio pela atenção e orientação, muito importantes para o desenvolvimento do trabalho; e à Rita, por logo no início despertar ideias e esclarecer muitas das minhas dúvidas.

Meus agradecimentos também àqueles que me deram muita força e incentivo durante os anos da faculdade e, principalmente, ao longo da elaboração do TFG: ao meu querido irmão Murilo que, apesar de muito longe, sempre me deu forças e motivação e que sempre se preocupou muito comigo; ao Carlitos, por me dar ânimo e por tornar meus dias mais leves e alegres; à querida amiga Luciana, que sempre esteve ao meu lado desde o segundo ano da FAU e com quem passei por tantos momentos de dificuldade e alegria – Lu, obrigada de coração pelo carinho e por não me deixar cair; à Valéria, que sempre esteve ao meu lado e por quem tenho enorme carinho e admiração – obrigada por todo o incentivo e por acreditar em mim; à Sueli, pelos momentos de alegria e diversão e pela amizade tão bonita, apesar da distância e das dificuldades; à Ana, que sempre esteve ao meu lado disposta a ajudar, motivar, fazer rir e alegrar muito, com seu alto astral incomparável e sua boa alma; à Luana, por ser um exemplo de vida e de força pra mim e por ser essa pessoa tão solícita e amável, com quem divido tantas vivências e emoções há tantos anos; à Dani, que sempre esteve comigo desde o primeiro ano da FAU e por quem tenho um carinho enorme; aos amigos da faculdade que me ajudaram e me mostraram caminhos que foram fundamentais para a conclusão do trabalho: Ricardo, Ellen, Ju, Mantega e Ulisses.

Sem vocês, não teria conseguido completar esse ciclo tão importante em minha vida. Ingresso na carreira profissional sabendo que conquistei amizades incomparáveis para toda a vida. Muito obrigada a cada um de vocês, de todo o coração.

# ÍNDICE

9	1	Introdução
10	2	O Lugar
10	2.1	Por que Campinas?
10	2.2	Breve histórico da cidade
12	2.3	Premissas da proposta
14	3	O programa
14	3.1	Breve histórico do ensino das artes no Brasil e uma proposta de reestruturação do ensino formal
15	3.2	Carência de espaços voltados à arte na cidade
16	3.3	Escola Parque
18	4	Inserção urbana
18	4.1	Critérios seguidos para a escolha dos lugares
18	4.2	Mapas do município
20	4.2.1	Ferrovias
22	4.2.2	Comércio
24	4.2.3	Indústria
26	4.2.4	Universidades e Institutos de Pesquisa
28	4.2.5	Vulnerabilidade Social
30	4.2.6	Segregação Sócioespacial
32	4.2.7	Espaços Livres
34	4.2.8	Densidade Populacional
36	4.2.9	Escolas Parque
38	4.2.10	Área de Abrangência
40	5	Projeto modelo
40	5.1	Sistematização da proposta
40	5.2	A escolha do parque modelo
42	6	1ª Aproximação: Raio de 5 Km

42	6.1 Mapas
42	6.1.1 Sistema de Espaços Livres
44	6.1.2 Transporte Público: Bondes
46	6.1.3 Mobilidade Urbana: Ciclovias
48	7 Sistema de Ciclovias
49	7.1 Trecho escolhido
50	7.1.1 Trecho 1
51	7.1.2 Trecho 2
52	7.1.3 Trecho 3
53	7.1.4 Trecho 4
54	7.1.5 Trecho 5
55	7.1.6 Trecho 6
56	7.1.7 Trecho 7
57	7.1.8 Trecho 8
58	7.1.9 Trecho 9
59	7.1.10 Trecho 10
60	7.1.11 Trecho 11
61	7.1.12 Cruzamento das vias
62	8 2ª Aproximação: Raio de 2 Km
62	8.1 Mapas
62	8.1.1 Escolas Públicas Localizadas na Área de Abrangência da Escola Parque
64	8.1.2 Transporte Público e Escolas: Bondes
66	8.1.3 Mobilidade Urbana e Escolas: Ciclovias
68	9 Escola Parque Pátio Central
68	9.1 Apresentação da área
72	9.1.1 Breve histórico
75	9.1.2 Proposta para a área
76	9.2 Partido arquitetônico
76	9.2.1 Primeiros Croquis

78	9.2.2 Maquete física
80	9.3 Proposta
80	9.3.1 Implantação
82	9.3.2 Subsolo
84	9.3.3 Implantação Ampliada 1
86	9.3.4 Implantação Ampliada 2
88	9.3.5 Implantação Ampliada 3
90	9.3.6 Subsolo Ampliado 1
92	9.3.7 Subsolo Ampliado 2
94	9.3.8 Subsolo Ampliado 3
96	9.3.9 Praças
98	9.3.10 Fluxos/Percursos
100	9.4 Cortes Gerais
100	9.4.1 Corte Transversal AA
100	9.4.2 Corte Transversal BB
100	9.4.3 Corte Transversal CC
101	9.4.4 Corte Longitudinal DD (I)
101	9.4.5 Corte Longitudinal DD (II)
101	9.4.6 Corte Longitudinal DD (III)
102	9.5 Fases de Implantação
102	9.5.1 1ª Fase (2012-2015)
102	9.5.2 2ª Fase (2016-2019)
103	9.5.3 3ª Fase (2020-2023)
103	9.5.4 Projeto completo (2024)
104	10 Pavilhão das Artes
104	10.1 A escolha da edificação
104	10.2 Fluxograma
106	10.3 Projeto
106	10.3.1 Corte Transversal
106	10.3.2 Fachada Norte
107	10.3.3 Planta Nível 704,00

108	10.3.4	Planta Nível 700,00
109	10.3.5	Planta Nível 696,00
110	10.3.6	Planta Nível 692,50
111	10.3.7	Planta Nível 689,00
112	10.4	Orientações projetuais
113	11	Proposta Ilustrada
116	12	Considerações Finais
119	13	Referências
119	13.1	Cidades
119	13.2	Projetos
120	13.3	Livros
121	13.4	Teses
121	13.5	Artigos
122	13.6	Periódicos
123	13.7	Sites
126	14	Anexos
126	14.1	Escolas Classe - Escola Parque, Anísio Teixeira
130	14.2	História da Ferrovia
130	14.2.1	Ascensão
140	14.2.2	Queda
144	14.2.3	Ressurgimento
146	14.2.4	Hoje
149	14.2.5	Futuro
152	14.3	O Lugar
159	14.4	O Entorno
162	14.5	Referências
162	14.5.1	Cidades: Bonde em via compartilhada com carros
164	14.5.2	Cidades: Ciclovias
166	14.5.3	Projetos





*“O fim da escola (...) não é somente saber, mas saber enquanto útil; não somente disciplina mental, mas disciplina da vida toda; não uma cabeça cheia de fatos, mas uma cabeça cheia de ideias; não regras de procedimento aprendidas, mas habilidades de conduzir-se corretamente; não conhecimento das matérias que constituem educação cívica, mas capacidade de pensar sobre as questões cívicas; não tanto um erudito quanto um produto bem-educado.”*

Hélio Duarte <sup>1</sup>

*“(...) se você tiver que fazer a cidade para todos, você se anima. Modelos, maquetes, transporte público, nós estamos engasgados com o automóvel... Agora, você tira matéria fóssil lá de baixo do planeta, transforma em gás – você está esvaziando o planeta. Depois, se coloca com os seus 70 quilos e fica arrastando a lata de 700 quilos. Portanto, antes de mais nada, é uma demonstração de insucesso. Deveríamos nos desmoralizar. Sim, insucesso, essa lata rolando para levar um cretino lá dentro. Você podia estar num trem, lendo o jornal, a 400 km/h, não tem nada que se enfiar na estrada.”*

Paulo Mendes da Rocha <sup>2</sup>

Foram duas as motivações que estimularam a realização deste trabalho: a vontade de trabalhar com uma proposta de reforma do ensino público – do infantil ao médio –, com base no projeto de Anísio Teixeira (Escolas Classe, Escola Parque), e a ânsia de propor novas formas de conectar os bairros das cidades cortados pelas ferrovias. Sempre com essas duas frentes de estudo, aliou-se uma proposta à outra e elaborou-se o projeto que será aqui apresentado: escolas parque na orla ferroviária de Campinas (SP).

1. DUARTE, Hélio de Queiroz. *Escolas-classe, escola-parque*. Org. André Takiya. São Paulo. FAUUSP, 2009. P.99.
2. Entrevista cedida por Paulo Mendes da Rocha ao blog *Nuances: os lugares da arquitetura*. Porto, 6 nov. 2003.

## 2 O LUGAR

### 2.1 Por que Campinas?

Campinas é o centro da Região Metropolitana de Campinas – constituída por 19 municípios e na qual vivem aproximadamente 3,5 milhões de pessoas – e tem muita expressividade como pólo econômico, universitário e tecnológico. O município é formado pela cidade de Campinas e por quatro distritos: Joaquim Egídio, Sousas, Barão Geraldo e Nova Aparecida. De acordo com o último Censo (2010), a população da cidade é de 1.080.999 habitantes. Grandes empresas se situam na região, como HP, 3M, Bosch, IBM, GE, entre outras. A cidade também conta com a presença de grandes universidades: Unicamp, PUC-Campinas, UNIP e USF. Avançados institutos de pesquisa se localizam no município, como o IAC (Instituto Agrônomo de Campinas), a CATI (Coordenadoria de Assistência Técnica Integral), o ITAL (Instituto de Tecnologia de Alimentos) e muitos outros <sup>3</sup>.

Além disso, é em Campinas que se situa o maior aeroporto de cargas do país, o Viracopos. Importantes rodovias cruzam a cidade e a conectam com o interior do estado, entre elas a Anhanguera, a Bandeirantes, a D. Pedro I e a Santos Dumont. Para dar escoamento a cargas mais pesadas, a ferrovia que cruza a cidade no sentido leste-oeste tem grande importância, pois conecta a região com o porto de Santos. É uma das poucas vias férreas ainda em atividade no município. No entanto, com o projeto do TAV (Trem de Alta Velocidade), a promessa é de que o centro de Campinas e o Aeroporto de Viracopos sejam conectados ao Rio de Janeiro por uma nova ferrovia, assim como as cidades localizadas no caminho, como São Paulo, Jundiaí e São José dos Campos <sup>4</sup>. A proposta sugere a retomada do transporte de passageiros sobre trilhos e ressalta a importância da cidade de Campinas no contexto nacional, principalmente pela localização do Aeroporto de Viracopos no município.

Por todos os motivos abordados, a cidade de Campinas foi escolhida como objeto de estudo deste TFG. Tendo a ferrovia papel fundamental na proposta, é necessário que se pense em novas configurações urbanas que permitam a transposição do leito e em novas formas de promover a interação entre os moradores dos dois lados da via.

### 2.2 Breve histórico da ferrovia na cidade

A cidade de Campinas era um pequeno povoado na primeira metade do século XVIII. Começou



**Figura 1.** Estado de São Paulo e destaque para a Região Metropolitana de Campinas.



**Figura 2.** A Região Metropolitana de Campinas com destaque para o município de Campinas.

**3.** Site da Prefeitura Municipal de Campinas.

**4.** Site do TAV Brasil.

a se expandir e ganhar importância com a chegada dos fazendeiros, que procuravam por terras para cultivar cana de açúcar. Em meados do século XIX, era o café que dominava as fazendas da região, tendo sido o responsável pela atração de trabalhadores e escravos para a cidade <sup>5</sup>.

Após a construção da São Paulo Railway, ferrovia inglesa que ligava Jundiaí ao Porto de Santos, os barões de café da região de Campinas se uniram para financiar o prolongamento da via até a cidade. Assim, poderiam usufruir da conexão com o porto de Santos, que facilitaria a exportação do café. O primeiro avanço para a expansão da malha ferroviária se deu com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1872). Depois foi a vez da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1913) e da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (1913). Após essas, muitas outras foram criadas e as ferrovias passaram a conectar todo o interior do estado e acelerar o crescimento das cidades. Foi o caso também de Campinas, que se expandiu a partir de seu núcleo original após a chegada da ferrovia e de sua estação central. A oficina de montagem e manutenção de locomotivas e vagões atraiu para a cidade grande número de operários – em grande parte, imigrantes espanhóis, italianos e portugueses – que trouxeram consigo suas famílias e iniciaram o processo de expansão da malha urbana. A Vila Industrial, localizada do lado oposto ao Centro em relação à ferrovia, foi o primeiro bairro operário de Campinas.

Em 1971, toda a malha ferroviária do estado foi estatizada e passou a ser administrada pela FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.). Com o endividamento gerado pela estatização, quase três décadas depois, em 1998, a FEPASA entrou no PNE (Programa Nacional de Desestatização). Foi, então, incorporada ao patrimônio da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), e teve sua concessão leiloadada. Através de licitação, a Ferrobán (Ferrovias Bandeirantes S.A.) passou a administrar a malha, que já se encontrava em estado de sucateamento quando o último trem de passageiros circulou no interior do estado de São Paulo, em 2001 <sup>6</sup>.

De todas as linhas que cruzavam o município de Campinas, apenas algumas ainda estão em funcionamento. Pela via da Cia. Paulista circulam diariamente poucos trens de carga; a via da Cia. Mogiana só conecta por um pequeno trecho a estação Anhumas e a cidade de Jaguariúna, que é utilizado somente com fins turísticos; o Corredor de Exportação, criado em 1979 e que liga Uberaba (MG) a Santos (SP), também continua ativo para o transporte de cargas e é administrado pela ALL (América Latina Logística). Desde 2007, o patrimônio ferroviário está sob administração da SPU (Secretaria do Patrimônio da União).

5. Site da Prefeitura Municipal de Campinas.

6. COSTA, Pablo D. *Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re) Leituras Contemporâneas*. Dissertação de mestrado. Campinas. PUC-Campinas. 2010.

Em 2009 começaram as negociações e discussões sobre o projeto do TAV, que pretende retomar o transporte ferroviário de passageiros ligando os aeroportos Galeão (Rio de Janeiro), Guarulhos (São Paulo) e Viracopos (Campinas). No entanto, ainda não foi licitado por problemas quanto aos cálculos do custo de sua implantação por parte das empresas concorrentes. A licitação foi prorrogada do dia 16 de dezembro de 2010 para o dia 29 de julho de 2011, mas a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) afirma que, apesar do atraso, as obras deverão ser iniciadas no segundo semestre de 2012. A meta, segundo o diretor geral da ANTT, Bernardo Figueiredo, é que o sistema esteja funcionando até as Olimpíadas de 2016 <sup>7</sup>.

### 2.3 Premissas para a proposta

Para encaminhar a proposta do TFG, parte-se do pressuposto de que o transporte de passageiros sobre trilhos seria reativado não somente no trecho previsto pelo TAV, e sim por todo o interior do estado de São Paulo. O movimento pendular de pessoas entre as cidades da RMC (Região Metropolitana de Campinas) <sup>8</sup>, por exemplo, evidencia a demanda existente por transporte rápido e de qualidade entre as cidades do interior paulista, como mostra a tabela a seguir:

**Tabela:** População Economicamente Ativa segundo local de trabalho/estudo. Região Metropolitana de Campinas 2000.

Município de Residência	Local de Trabalho/Estudo				Total
	No Município	Outro Município			
		RMC	SP	Outros	
Americana	74.216	7.173	2.508	227	84.124
	88,2%	8,5%	3,0%	0,3%	100,0%
Artur Nogueira	12.237	2.519	298	38	15.092
	81,1%	16,7%	2,0%	0,3%	100,0%
Campinas	411.077	15.043	10.287	950	437.357
	94,0%	3,4%	2,4%	0,2%	100,0%
Cosmópolis	13.098	3.548	518	57	17.221
	76,1%	20,6%	3,0%	0,3%	100,0%



**Figura 3.** Proposta do primeiro traçado do TAV. Fonte: Site TAV Brasil.



**Figura 4.** Proposta de ampliação dos traçados do TAV em fases futuras. Fonte: Site TAV Brasil.

7. G1 – Leilão do trem-bala é adiado por mais três meses, confirma ANTT. 07.04.2011

8. SOBREIRA, José M.P.C. A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000.

Os dados apresentados mostram com detalhes para que região se deslocam diariamente os moradores da RMC. De acordo com a tabela, em cidades pequenas como Hortolândia e Sumaré, quase metade da população trabalha ou estuda em outras cidades. Em outras, como Cosmópolis, Monte Mor, Nova Odessa e Santa Bárbara do Oeste, cerca de 25% da população se desloca todos os dias entre a casa e o local de trabalho ou estudo. Essa análise evidencia a necessidade latente por um meio de transporte mais digno, seguro e pontual para os moradores da região de estudo: o trem

<b>Engenheiro Coelho</b>	<b>4.290</b>	<b>130</b>	<b>213</b>	<b>25</b>	<b>4.658</b>
	92,1%	2,8%	4,6%	0,5%	100,0%
<b>Holambra</b>	<b>3.704</b>	<b>180</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>3.927</b>
	94,3%	4,6%	1,1%	0,0%	100,0%
<b>Hortolândia</b>	<b>32.240</b>	<b>28.479</b>	<b>1.422</b>	<b>149</b>	<b>62.290</b>
	51,8%	45,7%	2,3%	0,2%	100,0%
<b>Indaiatuba</b>	<b>60.961</b>	<b>2.799</b>	<b>2.742</b>	<b>149</b>	<b>66.651</b>
	91,5%	4,2%	4,1%	0,2%	100,0%
<b>Itatiba</b>	<b>35.989</b>	<b>569</b>	<b>1.686</b>	<b>43</b>	<b>38.287</b>
	94,0%	1,5%	4,4%	0,1%	100,0%
<b>Jaguariúna</b>	<b>11.941</b>	<b>1.031</b>	<b>366</b>	<b>19</b>	<b>13.357</b>
	89,4%	7,7%	2,7%	0,1%	100,0%
<b>Monte Mor</b>	<b>11.682</b>	<b>3.156</b>	<b>270</b>	<b>21</b>	<b>15.129</b>
	77,2%	20,9%	1,8%	0,1%	100,0%
<b>Nova Odessa</b>	<b>13.655</b>	<b>4.107</b>	<b>477</b>	<b>31</b>	<b>18.270</b>
	74,7%	22,5%	2,6%	0,2%	100,0%
<b>Paulínia</b>	<b>21.109</b>	<b>2.304</b>	<b>298</b>	<b>67</b>	<b>23.778</b>
	88,8%	9,7%	1,3%	0,3%	100,0%
<b>Pedreira</b>	<b>16.113</b>	<b>693</b>	<b>394</b>	<b>0</b>	<b>17.200</b>
	93,7%	4,0%	2,3%	0,0%	100,0%
<b>Santa Bárbara d'Oeste</b>	<b>52.464</b>	<b>19.501</b>	<b>2.650</b>	<b>103</b>	<b>74.718</b>
	70,2%	26,1%	3,5%	0,1%	100,0%
<b>Santo Antônio de Posse</b>	<b>6.948</b>	<b>828</b>	<b>286</b>	<b>6</b>	<b>8.068</b>
	86,1%	10,3%	3,5%	0,1%	100,0%
<b>Sumaré</b>	<b>51.638</b>	<b>30.183</b>	<b>1.868</b>	<b>174</b>	<b>83.863</b>
	61,6%	36,0%	2,2%	0,2%	100,0%
<b>Valinhos</b>	<b>31.564</b>	<b>6.440</b>	<b>1.569</b>	<b>50</b>	<b>39.623</b>
	79,7%	16,3%	4,0%	0,1%	100,0%
<b>Vinhedo</b>	<b>19.290</b>	<b>1.641</b>	<b>1.918</b>	<b>27</b>	<b>22.876</b>
	84,3%	7,2%	8,4%	0,1%	100,0%
<b>Total</b>	<b>884.216</b>	<b>130.324</b>	<b>29.813</b>	<b>2.136</b>	<b>1.046.489</b>
	84,5%	12,5%	2,8%	0,2%	100,0%

Fonte da Tabela: IBGE, Censo Demográfico 2000.  
(Tabulações Especiais).

## 3 O PROGRAMA

### 3.1 Breve histórico do ensino das artes no Brasil e uma proposta de reestruturação do ensino formal

*“(...) o ensino artístico no Brasil só agora, e muito lentamente, se vem libertando do acirrado preconceito com o qual a cultura brasileira o cercou durante quase 150 anos que sucederam à sua implantação.”*

Ana Mae Barbosa <sup>9</sup>

O ensino das artes no Brasil sofreu por muito tempo um grande preconceito por parte da população e das autoridades. Desde a época do reinado e do império era considerado supérfluo e irrelevante para a formação psicológica e social dos alunos dos ensinos primário e secundário, como mostram os estudos da educadora brasileira Ana Mae Barbosa em seu livro *“Arte-Educação no Brasil”*<sup>10</sup>.

A Academia de Belas Artes introduziu o estudo das artes no Rio de Janeiro, porém no ensino superior. No entanto, os professores franceses da instituição defendiam uma postura neoclássica, que nada se relacionava com a arte barroca brasileira de então. A partir deste momento, os artistas brasileiros – majoritariamente oriundos de camadas populares da sociedade – começaram a ser vistos pelas classes mais abastadas como simples artesãos, pois não haviam estudado na academia. O estudo das artes concentrou-se então nas mãos da elite e afastou-se do contato popular.

Depois disso, investiu-se muito em escolas de desenho técnico, numa tentativa de formar profissionais qualificados para promover o desenvolvimento tecnológico do país. Nas escolas, a geometria foi ganhando cada vez mais importância enquanto os desenhos de ornatos e de observação ficavam em segundo plano, pois não eram cobrados nos exames de aprovação nas universidades.

Somente a partir da década de 1920 é que a imaginação começou a ser valorizada devido aos avanços da Pedagogia Experimental, campo que sofreu influência direta do psicólogo alemão Wilhelm Maximilian Wundt e do Child Movement norte-americano. Daí em diante considerou-se de grande importância a prática de atividades artísticas que envolvessem a modelagem em argila, em cera e outros tipos de massas, para que as crianças tivessem uma compreensão maior das formas tridimensionais. Na conferência de 1921 discutiu-se ainda a importância do desenho para fins educativos e exercício

9. BARBOSA, Ana Mae. *Arte-educação no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 2009. 6. ed., p.15.

10. BARBOSA, Ana Mae. op. cit., s.p.

visual e motor. Foi então que a psicologia passou a ter papel fundamental para a educação infantil pela prática do desenho.

De lá pra cá o desenho e as artes no geral vêm ganhando cada vez mais espaço na educação infantil no Brasil. A prática artística não é importante apenas para o desenvolvimento psicológico do indivíduo, mas também para a sua inserção na sociedade e sua maturidade como cidadão. A Revolução Russa de 1917 já pregava uma mudança nas estruturas sociais da nação não apenas por meio da reestruturação econômica, mas também pela reconstrução da Arte, tamanha a sua importância como formação do ser social.

Diante disso, acredito que seja mais que necessária a valorização das artes nas escolas de ensino fundamental e médio, principalmente nas instituições públicas, que sofrem de escassez de recursos financeiros. Não somente as artes gráficas, que são tratadas neste texto, como também as artes cênicas, a dança, a pintura, a escultura, a fotografia, entre tantas outras formas de arte, assim como a prática esportiva, importante no desenvolvimento motor e intelectual dos alunos também.

Numa tentativa de contribuir para a construção desse ideal, proponho o projeto de uma escola de artes e esportes a ser usada por alunos da rede pública de ensino. Um centro que reúna o ensino de diversos tipos de manifestações artísticas e esportivas e que, fundamentalmente, proporcione o convívio entre estudantes de anos e escolas diferentes. Com moldes nos Centros Educacionais Unificados (CEU), desenvolvidos pelo Departamento de Edificações da Prefeitura Municipal de São Paulo (EDIF/PMSP), há a intenção de se inserir a comunidade local nas atividades da escola, possibilitando seu uso em horários alternativos, como aos finais de semana e/ou em período noturno. As atividades ali executadas teriam o caráter de complementar o ensino formal das escolas municipais e estaduais, enriquecendo o repertório dos alunos e abrindo horizontes para que possam, individualmente, escolher criticamente os caminhos que desejam seguir em suas vidas.

### **3.2 Carência de espaços voltados à arte na cidade**

Apesar de ser uma cidade grande e com universidades e instituições de pesquisa de renome, Campinas tem uma grande carência por equipamentos públicos voltados à educação, à arte e à cultu-



ra. Existem no município hoje somente três bibliotecas municipais – sendo apenas uma única expressiva, a localizada no térreo do edifício da prefeitura; quatro teatros municipais – sendo que o maior (Teatro José de Castro Mendes), com capacidade para apenas 800 pessoas, está fechado para obras desde 2007 <sup>11</sup>; e seis museus municipais, muitos em estado de abandono e deterioração.

Além disso, muitos dos centros culturais localizados na cidade não promovem atividades periódicas, e sim apenas alguns eventos ao longo do ano, como é o caso da Estação Cultura, localizada no prédio da estação central de Campinas e que por acaso, neste momento, recebe a exposição da “Campinas Decor”. No entanto, apesar de a mostra estar acontecendo em um espaço público, para poder visitá-la é necessário adquirir convites com preços que variam entre R\$14,00 e R\$40,00 <sup>12</sup>.

Todos esses dados foram levados em consideração para a proposta deste TFG e, assim, propõe-se a implantação de parques espalhados pela cidade que abriguem equipamentos públicos voltados à arte e à cultura, como teatros, escolas de arte e bibliotecas, como já foi dito anteriormente.

### **3.3 Escolas Parque**

Como anteriormente citado, uma das principais referências utilizadas no desenvolvimento da proposta foi o projeto “Escolas Classe – Escola Parque” do arquiteto baiano Anísio Teixeira. Ao projetar, ele não se restringiu somente às questões relativas ao desenho da edificação escolar, mas questionou a qualidade de ensino e propôs, inclusive e principalmente, a introdução das artes no currículo. A metodologia de ensino e as questões referentes à gestão da instituição são elaboradas bem antes da proposta arquitetônica em si, das edificações da escola, do espaço físico que abrigará tais usos. Foi uma proposta revolucionária que serviu de exemplo para outras iniciativas e outros projetos até os dias de hoje, como é o caso dos CIEPs (Centros Integrados de Educação Pública), dos CIACs (Centros Integrados de Atendimento à Criança) – ambos da década de 80 – e dos CEUs (Centros Educacionais Unificados) – dos anos 2000.

O texto de Anísio demonstra o caráter revolucionário de seu pensamento, que não deve ser deixado de lado na análise de sua obra. Não questiona em termos quantitativos a arquitetura escolar, mas qualitativos o ensino; é uma proposta para o ensino ideal e justo, ao qual todos deveriam ter

**11.** Site da Prefeitura Municipal de Campinas

**12.** Site do evento Campinas Decor 2011.

acesso. Seu contemporâneo, Hélio Duarte, partilha de suas ideias e desde a época em que trabalhou com Anísio na elaboração dos projetos do Convênio Escolar, em São Paulo, considera a relação entre interior e exterior fundamental para a qualidade do ensino, preocupação também presente no projeto das escolas-parque:

*“não é absolutamente uma pequena conquista o fato de se considerar as plantas, hoje em dia, como elemento integrante da arquitetura escolar. A escola-monumento, a escola majestosa e austera, está cedendo seu lugar à escola alegre, horizontal, no meio dos jardins”.*<sup>13</sup>

Outra questão também emblemática da proposta de Anísio Teixeira é a possibilidade de uso da escola tanto pelos alunos quanto pela comunidade. No livro sobre o projeto intitulado “Escolas Classe Escola Parque – uma experiência educacional”, o autor Hélio Duarte discorre sobre o tema: *“A escola tem uma continuidade no espaço e no tempo. Como? Fazendo vir a elas já adultas. Como? Fazendo com que a criança depois de adulta olhe para a sua escola e assim por diante...”*.

Com base no projeto de Anísio, a proposta de escolas parque deste TFG também visa atender não somente os alunos matriculados na rede pública de ensino (municipal e estadual), como também toda a comunidade, que poderia usufruir de seus espaços e suas atividades gratuitamente, o que proporcionaria a troca de experiências.

A implantação dessas escolas parque ao longo do leito ferroviário é uma forma de oferecer um espaço de qualidade e possibilitar o convívio entre as comunidades que habitam os dois lados da via. A proposta é de que esses parques sejam não apenas áreas verdes com edificações que ofereçam aulas de artes e esportes aos alunos da rede pública e à comunidade, como o projeto das escolas parque de Anísio Teixeira. Seriam, no fundo, grandes parques urbanos com equipamentos públicos como postos de saúde, farmácias populares, creches, escolas de ensino infantil, fundamental e médio, bibliotecas, enfim, com os equipamentos que estiverem em falta na região de implantação do parque. Seriam “pólos estruturadores” da região em que se inserem e visariam, principalmente, promover uma melhoria de qualidade de vida aos moradores do entorno. Ofereceriam, assim, aos alunos da rede pública uma complementação ao ensino formal de sala de aula, com aulas de esportes, dança, teatro, música, além de outras atividades culturais, que também poderiam ser freqüentadas pela comunidade após o horário de aulas dos alunos e aos finais de semana.

13. Comissão do Convênio Escolar. *As arquiteturas do convênio escolar*. Habitat. São Paulo, n.4, p.7, 1951.

## 4 INSERÇÃO URBANA

### 4.1 Critérios seguidos para a escolha dos lugares

Com a implantação das escolas parque ao longo do leito ferroviário, esses espaços se configurariam como elementos de ligação entre os dois lados da cidade cortados pela ferrovia. Além de promoverem a transposição do leito, seriam espaços de convívio voltados principalmente aos moradores dos bairros vizinhos. A partir desses pólos, seria criada toda uma rede de conexões urbanas para permitir o deslocamento entre os parques e as escolas públicas, o que sustentaria a proposta das escolas parques sugerida.

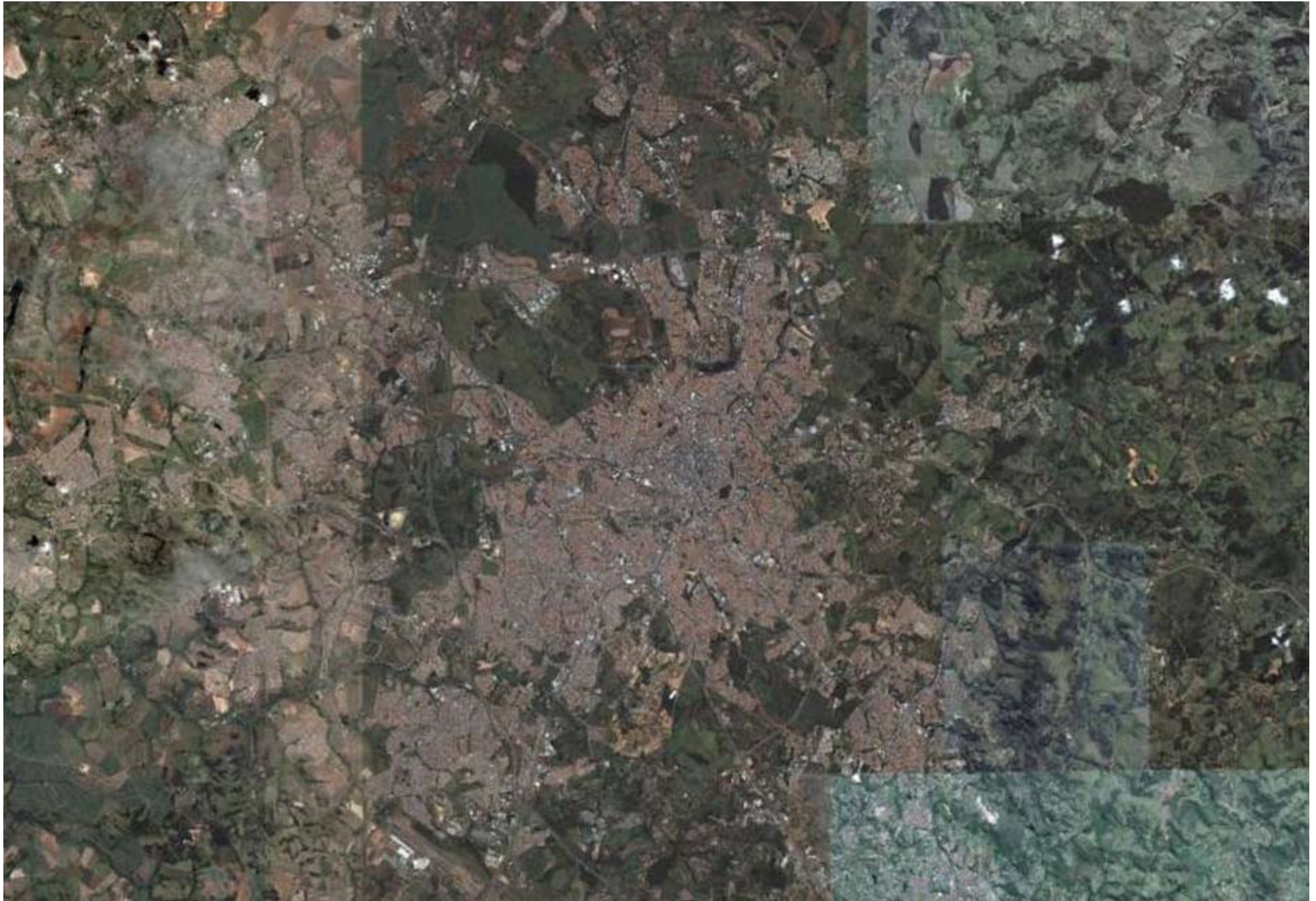
A criação de uma rede de transportes eficiente e conveniada com as escolas públicas possibilitaria o acesso dos alunos matriculados nas escolas públicas da região à escola parque mais próxima. A ideia é que os alunos matriculados na escola de ensino formal no período da manhã usufruíssem da escola parque no período da tarde e vice versa. O local de contato entre os alunos dos dois turnos na escola parque seria no refeitório, seguindo o ideal de Anísio Teixeira.

É importante também ressaltar que hoje as áreas próximas à linha férrea se encontram, em sua maior parte, degradadas pelo acúmulo de lixo e pelo abandono por parte da prefeitura, que não propõe transposições ou projetos públicos em sua orla. A escolha, assim, desses espaços para a implantação do projeto sugerido neste TFG visa promover uma melhoria no traçado urbano da cidade, justamente em áreas que realmente precisam de atenção. É evidente que muitos outros pontos de transposição da ferrovia deveriam ser propostos, pois somente as escolas parque não dariam conta de propiciar melhoria para todos os cidadãos, mas não será esse o foco do trabalho. O objetivo é estabelecer uma rede de localidades de escolas parques e, então, detalhar a fundo uma delas, que serviria de exemplo para as demais.

### 4.2 Mapas do município

Os mapas apresentados a seguir foram importantes formas de analisar o traçado urbano e fundamentais para auxiliar na escolha dos espaços mais adequados a receber as escolas parque. Foram também importantes para identificar os pólos de atração de pessoas da região para Campinas, que se deslocam para o município tanto com o intuito de comprar em shoppings centers, como para trabalhar e estudar, o que será analisado a seguir.

**Figura 5.** Imagem de satélite do município de Campinas e arredores. Fonte: Google Earth, 2011.



## 4.2.1 FERROVIAS

O mapa ao lado apresenta o município de Campinas, sua área urbana, as hidrovias, as rodovias (em preto) e ferrovias que cruzam a cidade (em tom avermelhado). Foram mapeadas as ferrovias ainda ativas para transporte de cargas, as desativadas e a proposta de traçado do TAV, conforme indicado na legenda ao lado. Como se pode observar, a nova ferrovia do TAV vem pelo sudeste e liga o Aeroporto de Viracopos à Estação Central de Campinas, que seria a estação final do traçado e por essa razão receberia, de acordo com o plano, o pátio de manobras dos trens, recuperando o uso original do Pátio Central.

### LEGENDA - RODOVIAS









- 1 Anhanguera
- 2 dos Bandeirantes
- 3 D. Pedro I
- 4 Santos Dumont
- 5 Lix da Cunha
- 6 Miguel Melhado Campos
- 7 Adalberto Panzan
- 8 Francisco Aguirre Proença
- 9 José Roberto Magalhães Teixeira
- 10 Milton Tavares De Souza
- 11 Adhemar de Barros

### Legenda - Ferrovias

- 12 Companhia Paulista de Estradas de Ferro / Linha Tronco – 1872  
Em operação para transporte de cargas
- 13 Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – 1875  
Parte em operação para turismo
- 14 Estrada de Ferro Sorocabana – 1914  
Desativada
- 15 Ramal Férreo Campineiro – 1894  
Desativada
- 16 Estrada de Ferro Funilense – 1889  
Desativada
- 17 Corredor de Exportação – 1979  
Em operação para transporte de cargas
- 18 Traçado Proposto - TAV

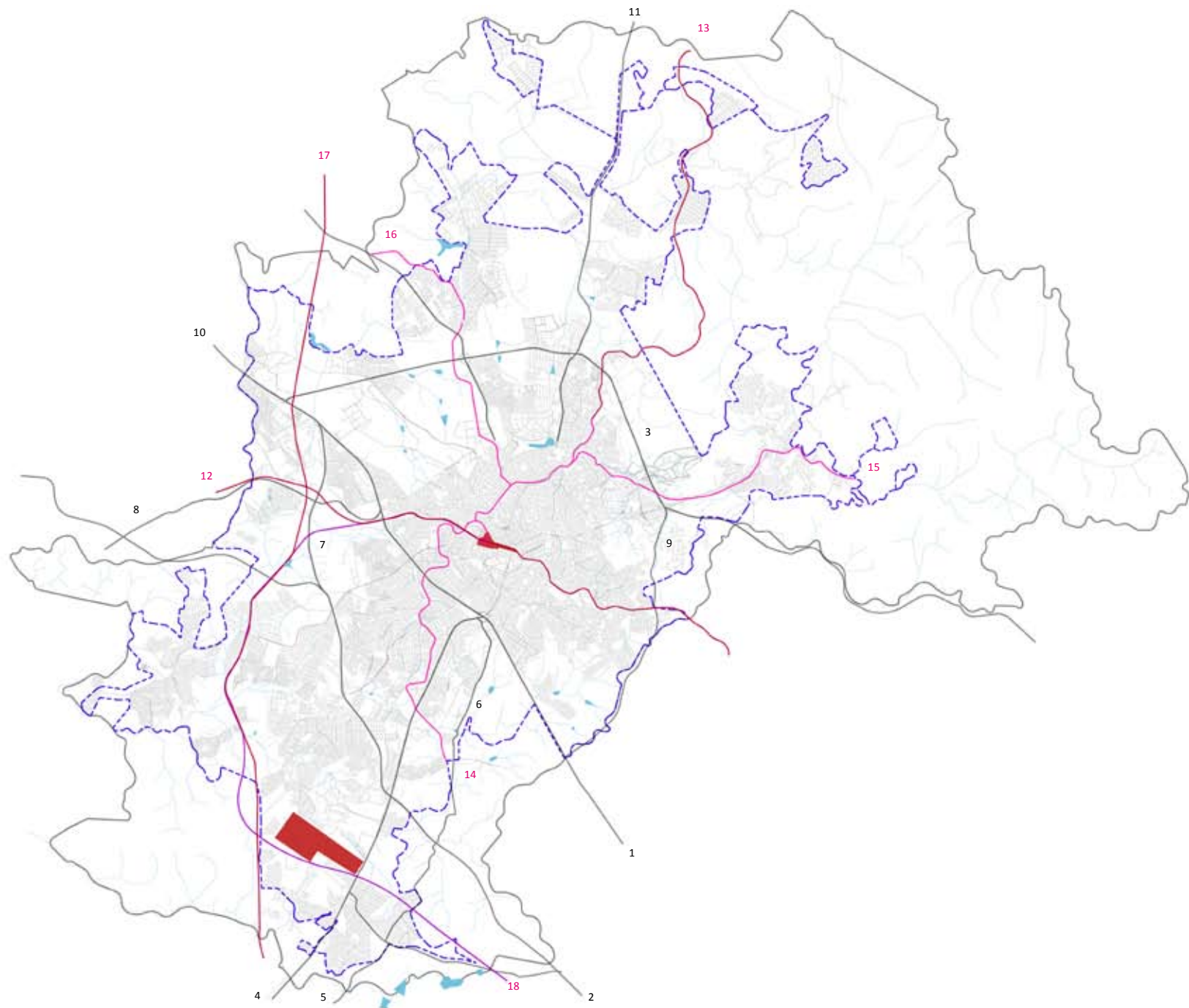
### MAPA DE FERROVIAS

#### LEGENDA

-  Limite do município
-  Limite da área urbana
-  Rodovias
-  Rede hídrica
-  Ferrovias ativas para transporte de carga
-  Ferrovias desativadas e parcialmente removidas
-  Ferrovias propostas pelo trajeto do TAV
-  Estações propostas pelo projeto do TAV (Aeroporto de Viracopos, ao sul, e Estação Central, no centro da cidade)



Fontes consultadas para a execução do mapa: COSTA, Pablo D. S. R. *Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re) Leituras Contemporâneas*. Campinas, Dissertação de Mestrado, PUC-Campinas, 2010, p.19; Google Earth.



## 4.2.2 COMÉRCIO











Ao mapa anterior foram adicionadas as áreas reservadas ao comércio, tanto as localizadas no centro, ao longo das ruas, quanto nos shoppings centers. A maior parte dos shoppings se localiza próximo às rodovias da cidade, o que facilita o acesso de pessoas oriundas de outras cidades da região. Essas pessoas também são parte do público alvo desses estabelecimentos, que se configuram, portanto, como pólos de atração no município.

### LEGENDA - COMÉRCIO

- 1 Campinas Shopping
- 2 Unimart Shopping
- 3 Shopping Iguatemy
- 4 Shopping Galeria
- 5 Shopping D. Pedro
- 6 Carrefour

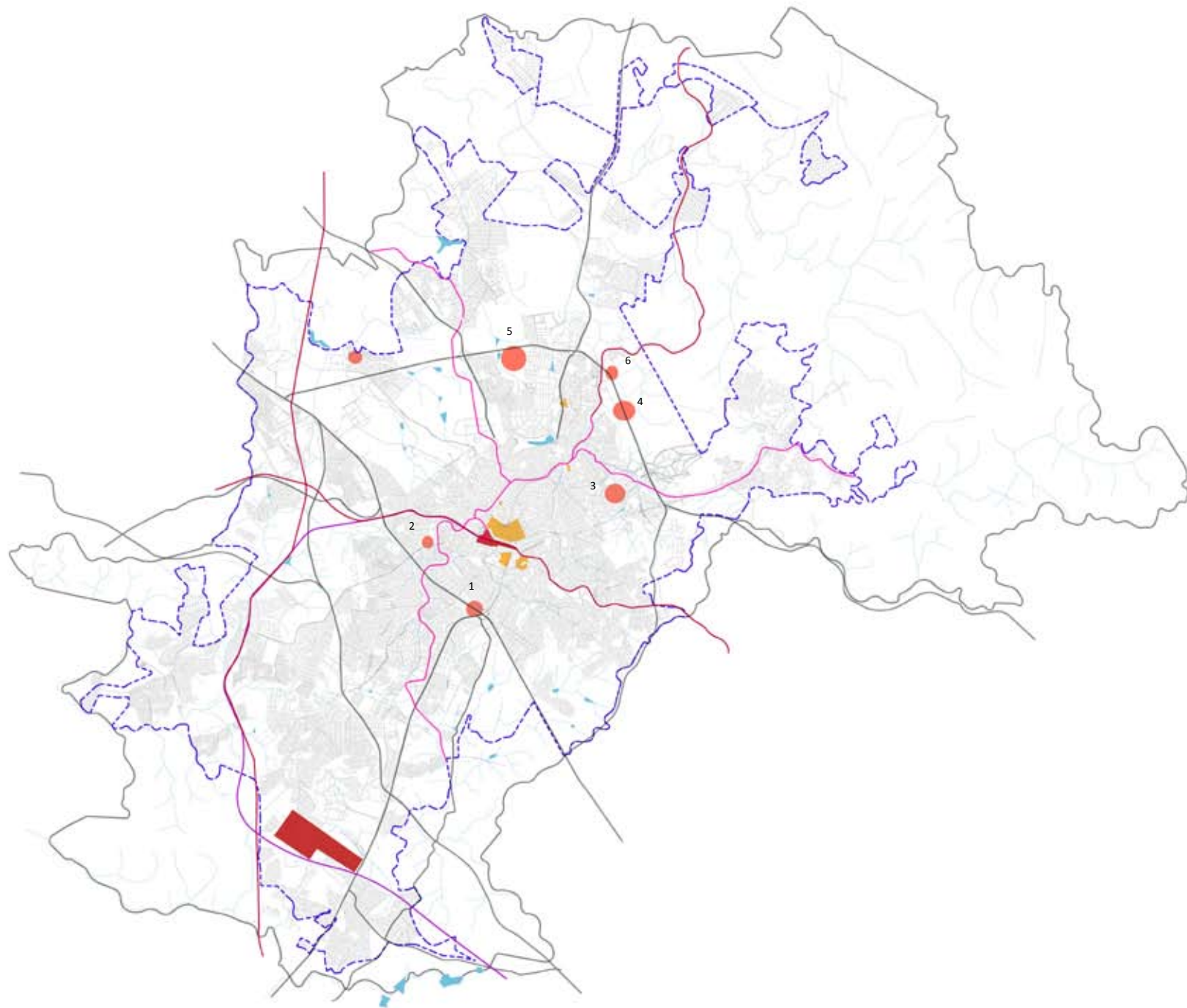
### MAPA DE COMÉRCIO

#### LEGENDA

-  Limite do município
-  Limite da área urbana
-  Rodovias
-  Rede hídrica
-  Ferrovias ativas para transporte de carga
-  Ferrovias desativadas e parcialmente removidas
-  Ferrovias propostas pelo trajeto do TAV
-  Estações propostas pelo projeto do TAV (Aeroporto de Viracopos, ao sul, e Estação Central, no centro da cidade)
-  Área comercial no centro
-  Hipermercados e shoppings centers



Fontes consultadas para a execução do mapa: Mapa de Uso Real do Solo (Plano Diretor, 2006); Google Earth.

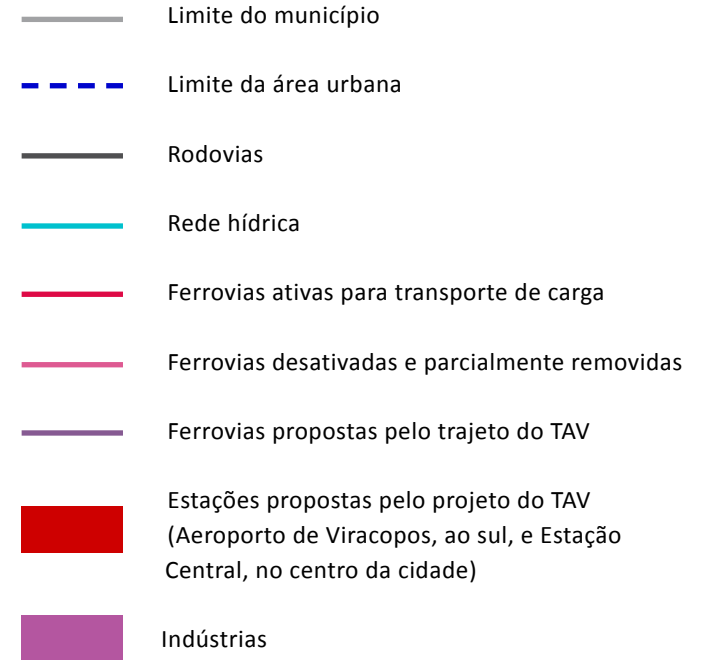




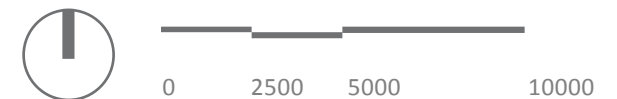
### 4.2.3 INDÚSTRIA

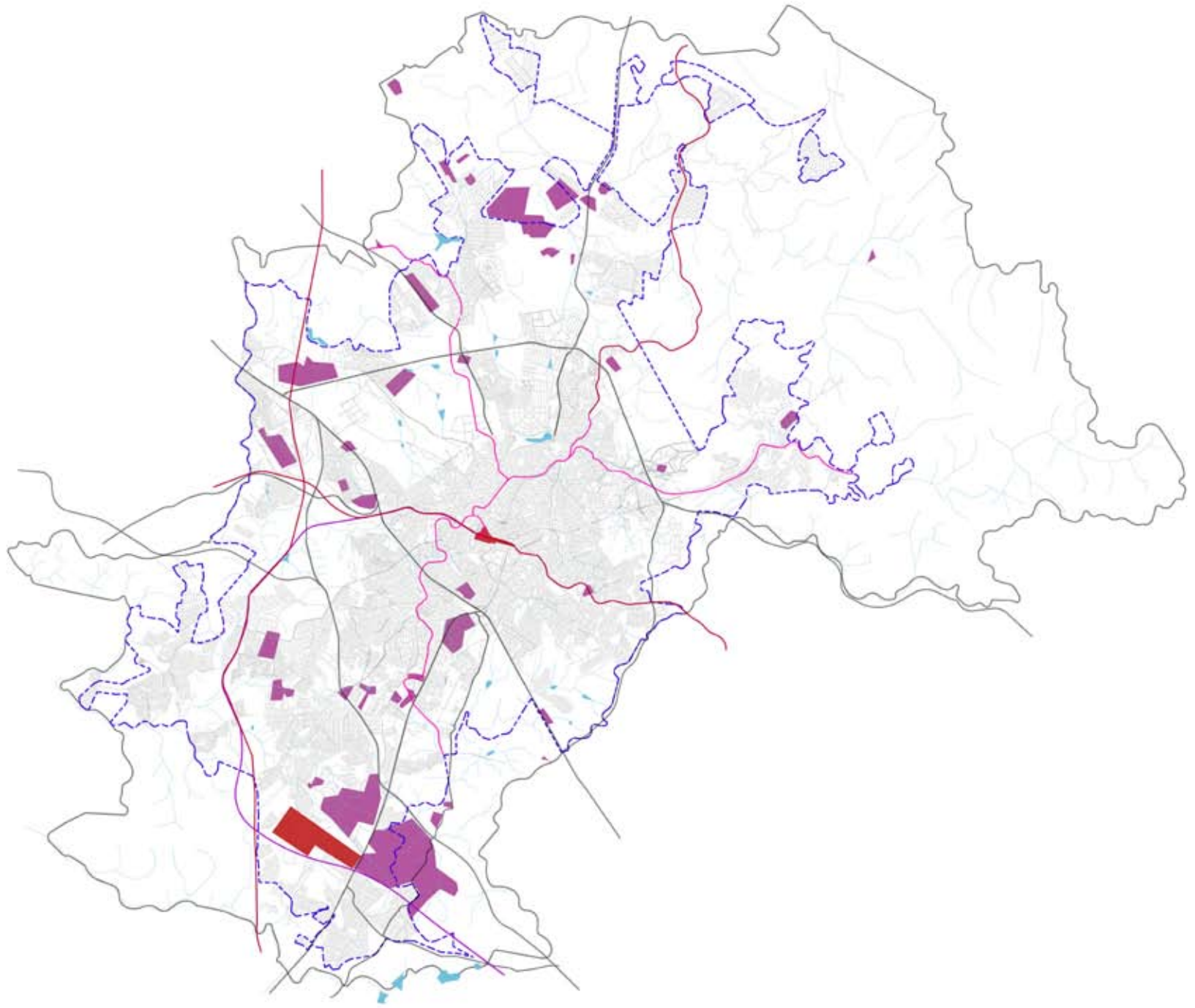
A partir do mapa de Uso Real do Solo fornecido pela Prefeitura Municipal de Campinas foi possível desenhar o mapa ao lado. As indústrias da cidade de Campinas se encontram na periferia do traçado urbano, longe do centro e próximas às rodovias e ferrovias. Uma parcela considerável das indústrias se localiza próximo ao Aeroporto de Viracopos, como mostra o mapa.

#### MAPA DE INDÚSTRIA LEGENDA



Fontes consultadas para a execução do mapa: Mapa de Uso Real do Solo (Plano Diretor, 2006); Google Earth.





## 4.2.4 UNIVERSIDADES E INSTITUTOS DE PESQUISA

O mapa mostra a localização das universidades e dos institutos de pesquisa no município de Campinas. São grandes pólos de atração, pois muitas pessoas de outras cidades estudam ou pesquisam em Campinas, que conta com instituições de renome internacional, como a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) a Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Camp) e o Instituto Agrônomo de Campinas (IAC), para citar apenas alguns exemplos. Além das apontadas universidades, Campinas conta com muitas faculdades, que não foram localizadas no mapa por não terem tanta importância como pólos de atração.

Mais uma vez, com a análise do mapa é possível notar que a maior parte desses estabelecimentos também se situa na porção norte do município, o que evidencia novamente o contraste entre o sul e o norte da ferrovia.

### LEGENDA - UNIVERSIDADES











- 1 PUC-Campinas - Pontifícia Universidade Católica de Campinas - Unidade I
- 2 PUC-Campinas - Pontifícia Universidade Católica de Campinas - Unidade II
- 3 PUC-Campinas - Pontifícia Universidade Católica de Campinas - Unidade Central
- 4 UNICAMP- Universidade Estadual de Campinas
- 5 UNIP - Universidade Paulista - Unidade I
- 6 UNIP - Universidade Paulista - Unidade II
- 7 UNIP - Universidade Paulista - Unidade III
- 8 USF - Universidade São Francisco
- 9 ESAMC - Escola Superior de Administração, Marketing e Comunicação

### LEGENDA - INSTITUTOS DE PESQUISA

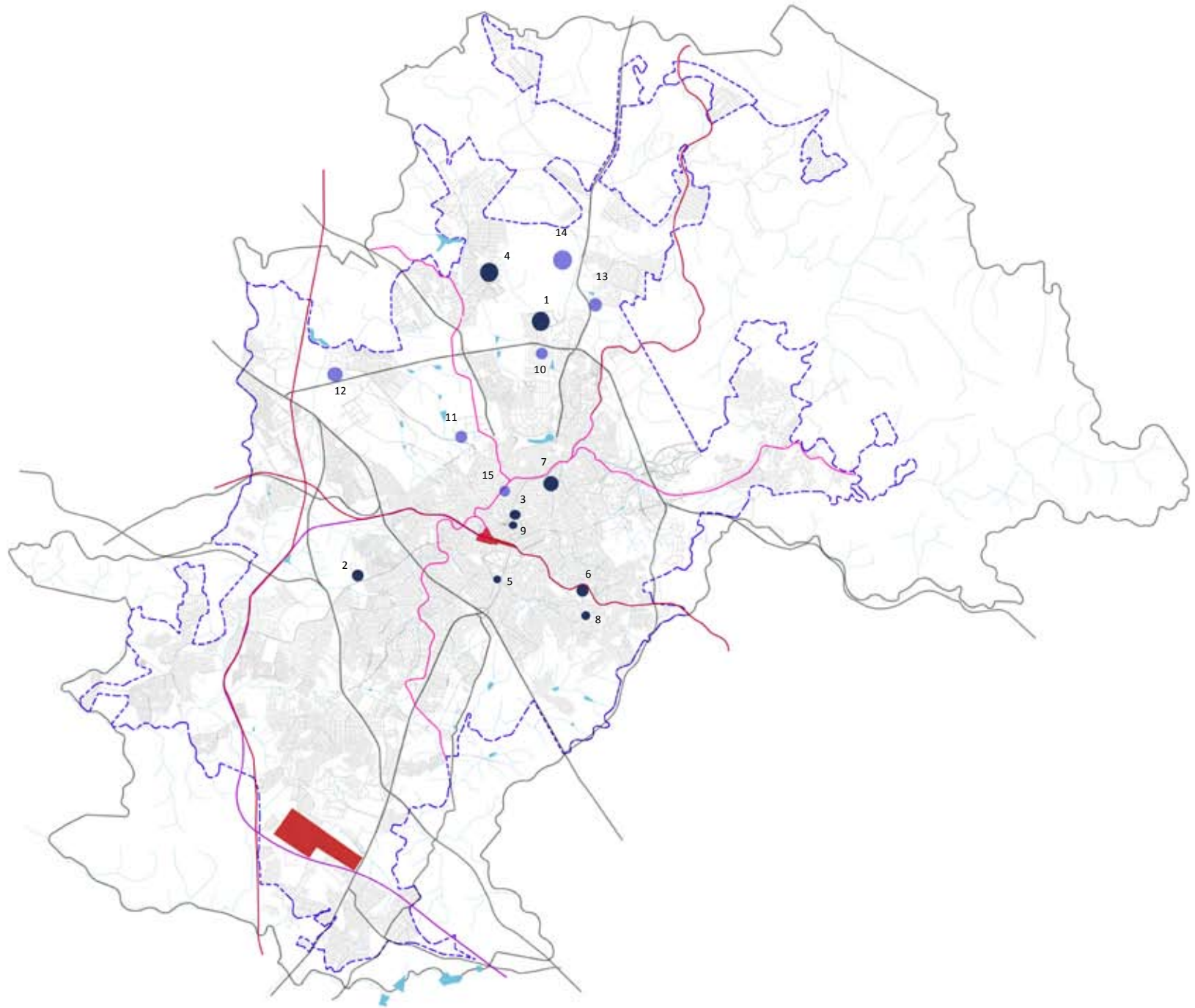
- 10 CIATEC - Companhia de Desenvolvimento do Pólo de Alta Tecnologia de Campinas
- 11 CATI - Coordenadoria de Assistência Técnica Integral / ITAL - Instituto de Tecnologia de Alimentos
- 12 CENPRA - Centro de Pesquisas Renato Archer (CTI)
- 13 Centro de Pesquisas Avançadas Wernher Von Braun
- 14 CPqD - Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações
- 15 IAC - Instituto Agrônomo de Campinas

Fontes consultadas para a execução do mapa: Site da Prefeitura Municipal de Campinas, Google Earth.

### MAPA DE UNIVERSIDADES E INST. PESQUISA LEGENDA

-  Limite do município
-  Limite da área urbana
-  Rodovias
-  Rede hídrica
-  Ferrovias ativas para transporte de carga
-  Ferrovias desativadas e parcialmente removidas
-  Ferrovias propostas pelo trajeto do TAV
-  Estações propostas pelo projeto do TAV (Aeroporto de Viracopos, ao sul, e Estação Central, no centro da cidade)
-  Institutos de Pesquisa
-  Universidades



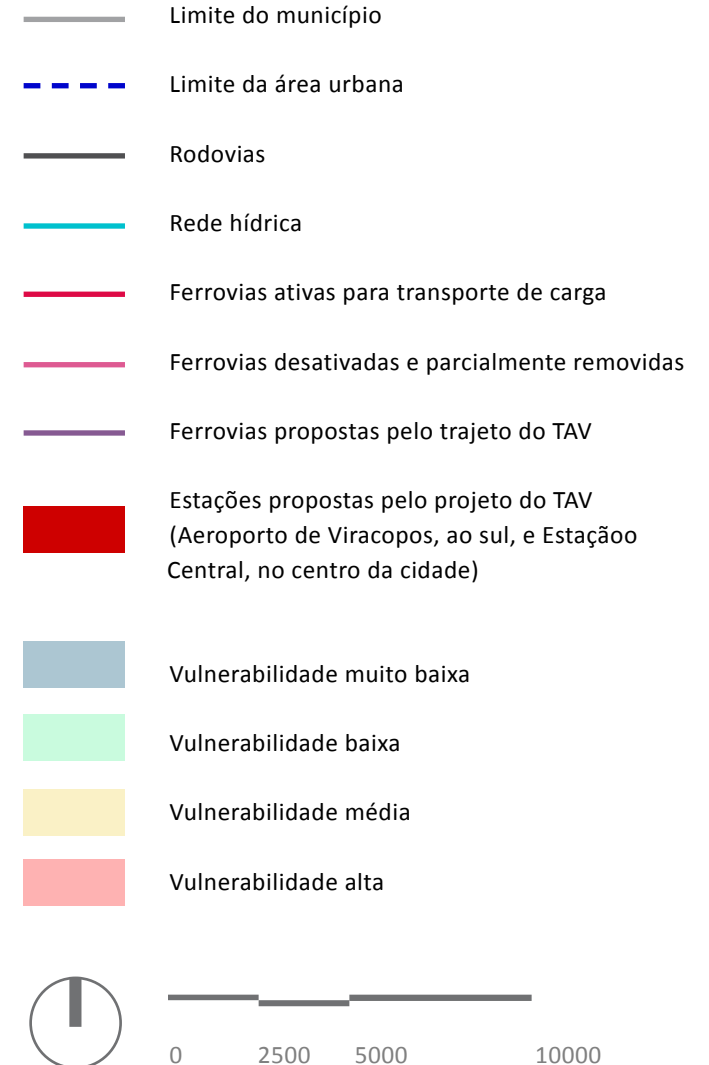


## 4.2.5 VULNERABILIDADE SOCIAL

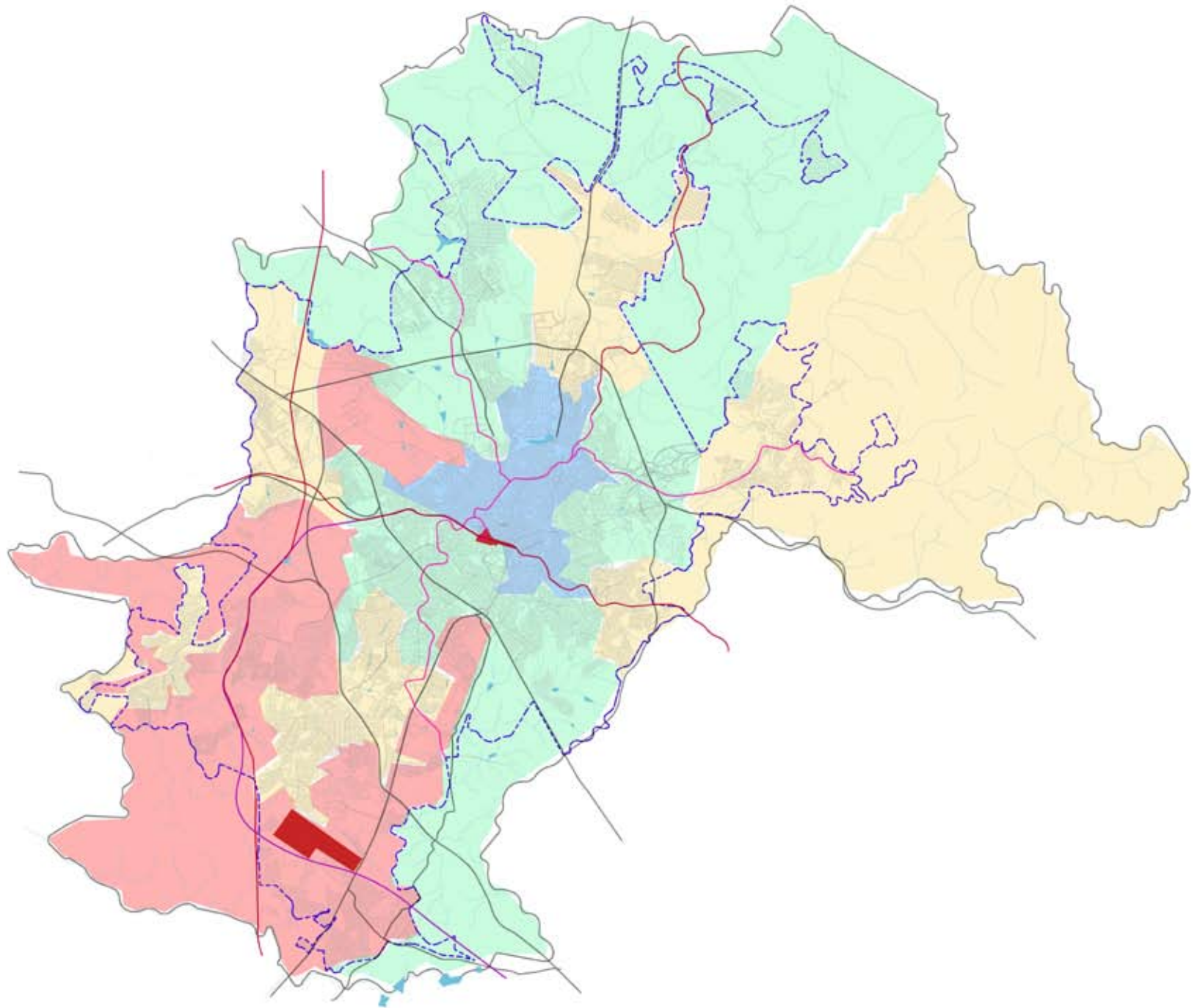
O mapa de vulnerabilidade social mostra as áreas com população menos e mais favorecidas no município. O índice relaciona diversos fatores, como acesso ao trabalho, renda, desenvolvimento infantil, condições habitacionais, taxa de homicídio por km<sup>2</sup> e taxa de mortalidade infantil. Mostra, portanto, as regiões mais carentes da cidade e que precisam de maior atenção.

As áreas mais vulneráveis se localizam a sul, sudoeste e oeste do município. Ficam às margens das ferrovias e rodovias e nas áreas mais periféricas. Já as áreas menos vulneráveis se localizam próximas ao centro da cidade, onde há melhor infraestrutura urbana.

### MAPA DE VULNERABILIDADE SOCIAL LEGENDA



Fonte do mapa: NEPO (Núcleo de Estudos de População) - UNICAMP - 2000.



## 4.2.6 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Para complementar o mapa de vulnerabilidade social, é interessante avaliar o mapa aqui apresentado de segregação socioespacial. Ele mostra que as favelas e as ocupações irregulares se localizam em áreas de maior vulnerabilidade social, majoritariamente ao sul da ferrovia. Os condomínios e loteamentos fechados se situam, por sua vez, nas áreas com vulnerabilidade social menor.

É interessante notar que a maior parte dos condomínios fechados, dos estabelecimentos comerciais, das universidades e dos institutos de pesquisa de Campinas se localiza ao norte da ferrovia. Em contrapartida, no sul se situa quase a totalidade das favelas e áreas de ocupação irregular, sendo, portanto, a porção do município com maior vulnerabilidade social.

Era também ao norte da via férrea e da estação central que se situava o núcleo original da cidade, quando da chegada da ferrovia (1872). Na porção ao sul do complexo ferroviário se localizavam o Lazareto dos Variolosos, o Lazareto dos Morféticos, o Curtume e o Matadouro, distantes do núcleo urbano <sup>14</sup>. Foi nessa área desvalorizada que se implantou a Vila Industrial, para onde muitos operários que chegaram à cidade para trabalhar nas oficinas de manutenção da ferrovia se mudaram com suas famílias. Ocuparam na época uma parte da grande área vazia existente ao sul da ferrovia, já que a única ocupação urbana existente até então era o que hoje conhecemos como Centro Histórico da cidade.

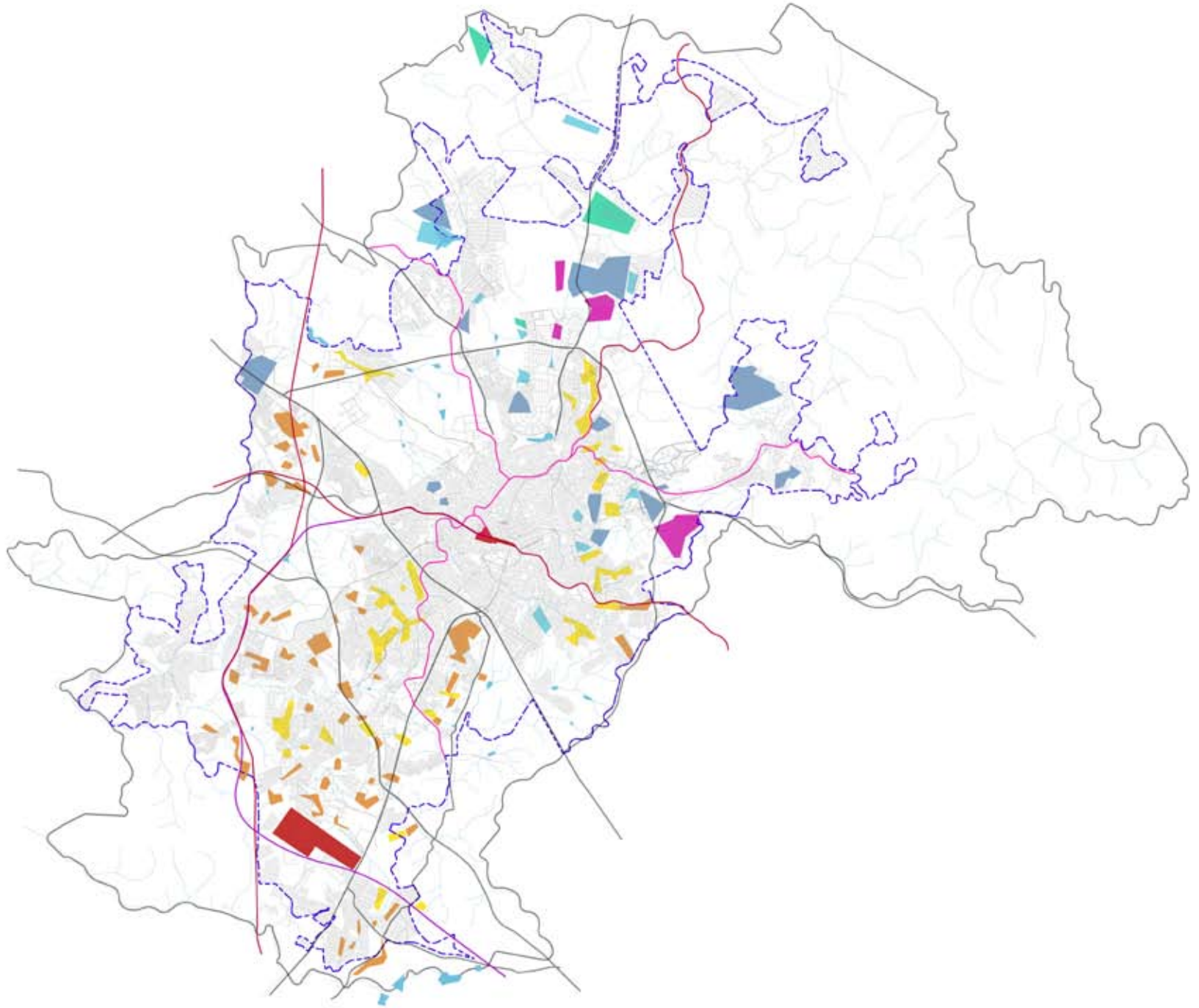
Parece ser, portanto, uma questão histórica essa visão de “frente e fundos” da cidade, como se tudo o que houvesse aparecido ao sul da ferrovia estivesse “atrás”, ou “nas costas” da cidade. Ou, trocando em miúdos, é fato que ao sul moravam aqueles que não podiam, por questões financeiras, morar próximo ao centro. Essa segregação a partir da ferrovia permanece até hoje, como pôde ser observado nos mapas anteriores. É, portanto, fundamental estabelecer conexões entre os dois lados da ferrovia para possibilitar o desmanche desse enclave e promover uma continuidade do traçado urbano com qualidade para os moradores, o que possibilitaria a revalorização da porção sul da cidade de Campinas.

14. COSTA, Pablo D. S. R. op. cit., s.p.

Fonte do mapa: Laboratório da Habitação - FAU - PUCCAMP - 2001.

### MAPA DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL LEGENDA







## 4.2.7 ESPAÇOS LIVRES










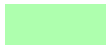

Através da análise de fotos de satélite no Google Earth, foi possível gerar esse mapa com os espaços livres da cidade. Foram identificados os parques e bosques, os eixos verdes ao longo de avenidas ou córregos e os vazios existentes ao longo da via férrea. A partir desse mapa foram feitas muitas outras análises, como será apresentado nos próximos tópicos.

### LEGENDA - BOSQUES E PARQUES

- 1 Parque Ecológico Emílio José Salim
- 2 Parque Portugal - Lagoa do Taquaral
- 3 Lago do Café
- 4 Pedreira do Chapadão
- 5 Bosque dos Jequitibás
- 6 Ginásio de Esportes Rogé Ferreira
- 7 Bosque dos Garantãs

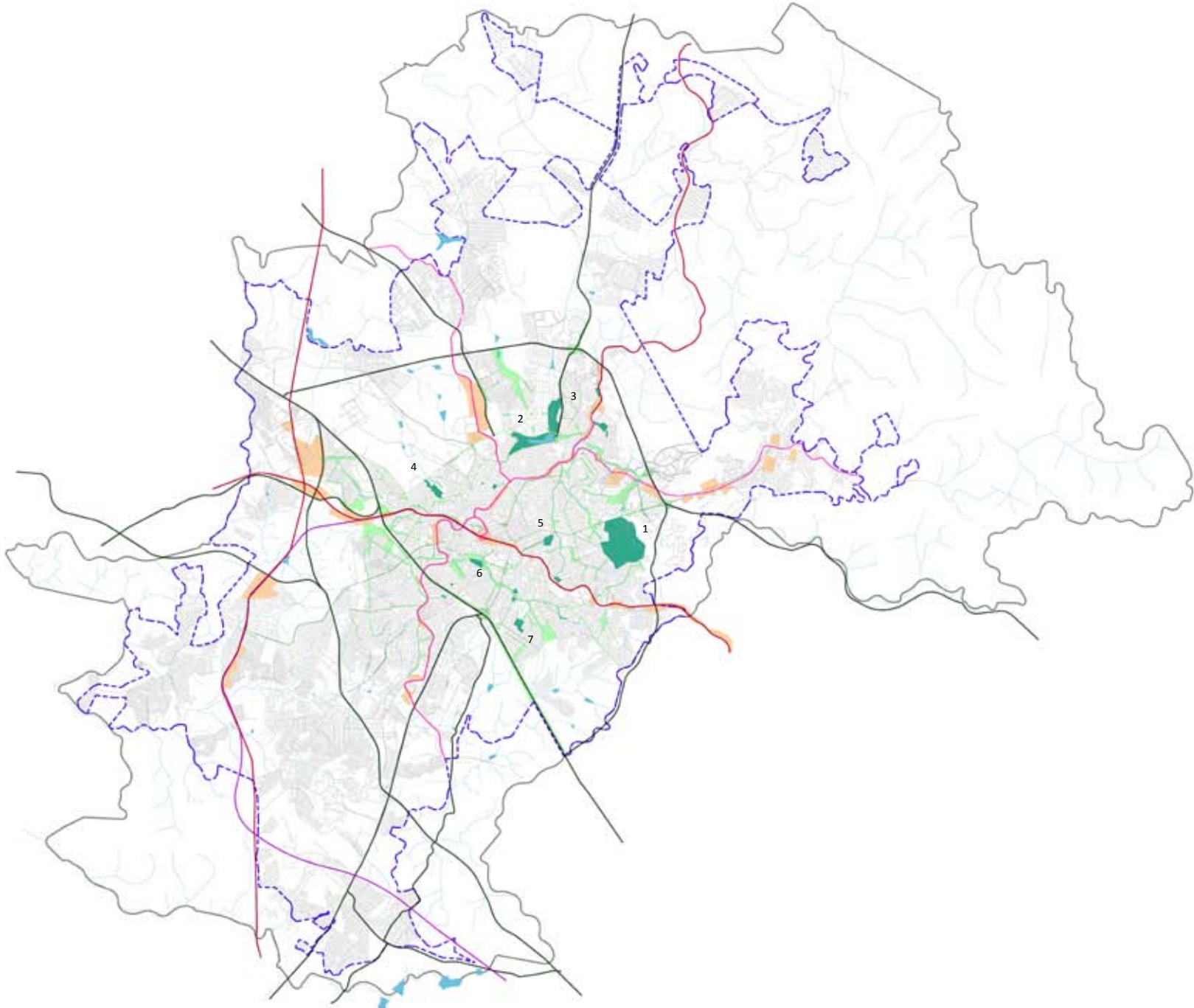
### MAPA DE ESPAÇOS LIVRES

#### LEGENDA

-  Limite do município
-  Limite da área urbana
-  Rodovias
-  Rede hídrica
-  Ferrovias ativas para transporte de carga
-  Ferrovias desativadas e parcialmente removidas
-  Ferrovias propostas pelo trajeto do TAV
-  Estações propostas pelo projeto do TAV
-  Bosques e Parques
-  Eixos verdes
-  Vazios ao longo da ferrovia



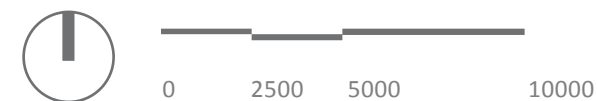
Fontes consultadas para a execução do mapa: Site da Prefeitura Municipal de Campinas, Google Earth.



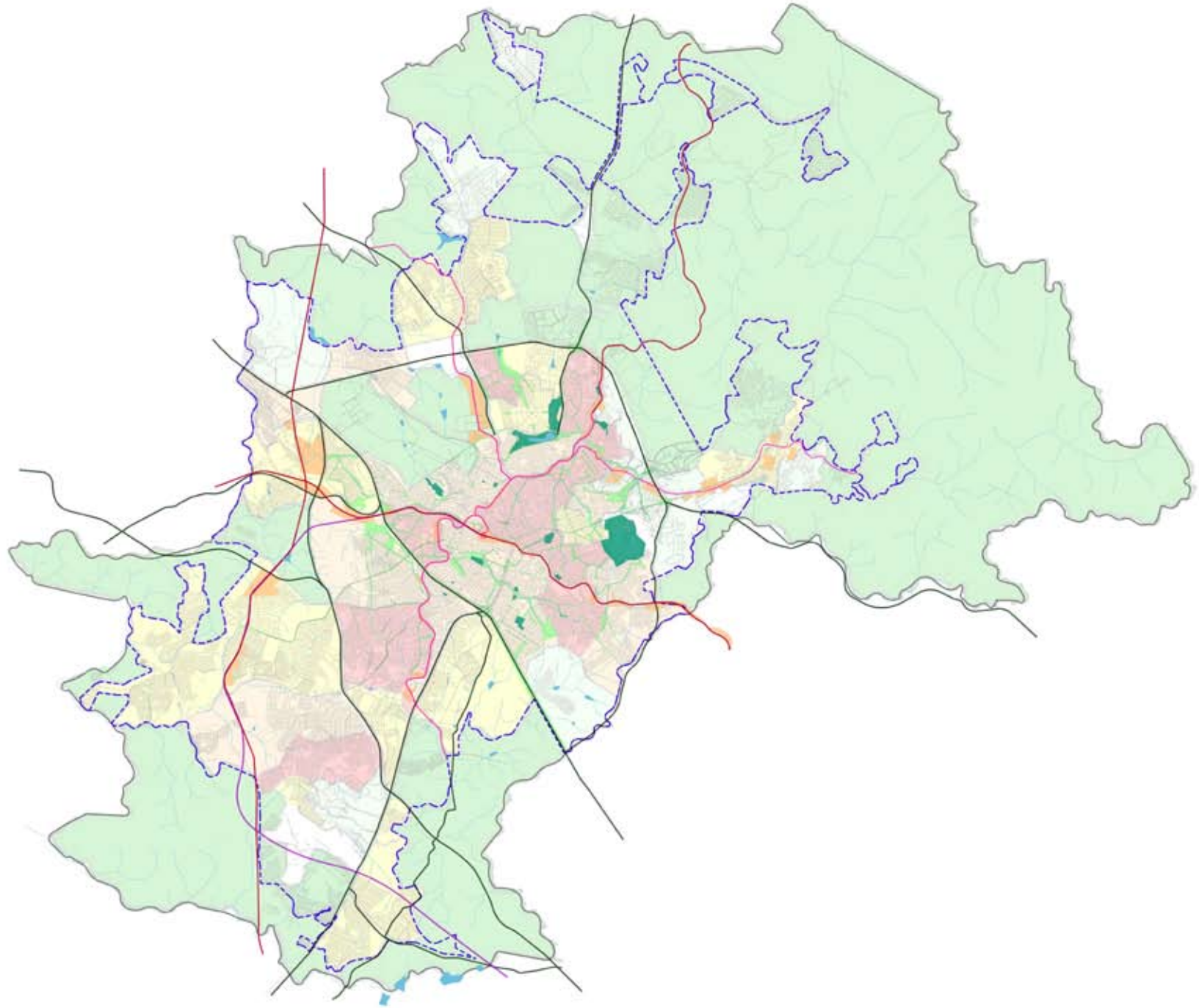
## 4.2.8 DENSIDADE POPULACIONAL

O passo seguinte foi mesclar o mapa de espaços livres com o mapa de densidade populacional. Com isso, foi possível identificar os maiores vazios ao longo da ferrovia próximos às áreas mais adensadas e com ocupação nos dois lados da via, conforme mostra o mapa do próximo tópico.

### MAPA DE DENSIDADE POPULACIONAL LEGENDA

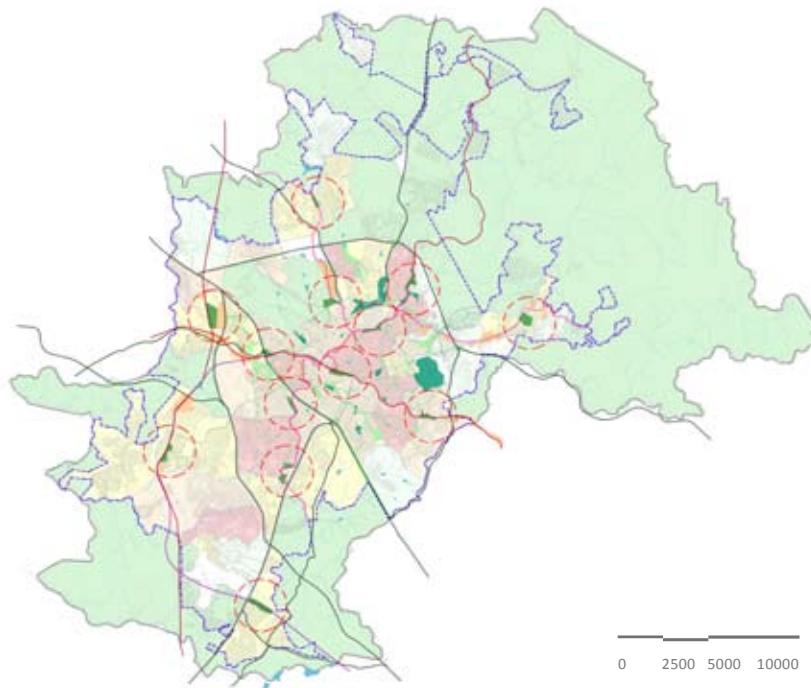


Fontes consultadas para a execução do mapa: Censo 2000, Google Earth.



## 4.2.9 ESCOLAS PARQUE

O primeiro mapa deste tópico mostra os locais escolhidos para receberem as escolas parque, circulos em vermelho. O critério adotado foi a proximidade desses vazios às áreas mais adensadas, para que atendam mais gente, e a existência de ocupação urbana dos dois lados da via. O segundo mapa é o resultado conseguido com a proposta: uma cidade com muitas áreas verdes com potencial para se interligarem pelas vias arborizadas existentes na cidade. Ou seja, mostra o potencial que o município teria para se articular em um sistema de espaços livres. Neste segundo mapa também estão em destaque, novamente, o Aeroporto de Viracopos e a Estação Central de Campinas.

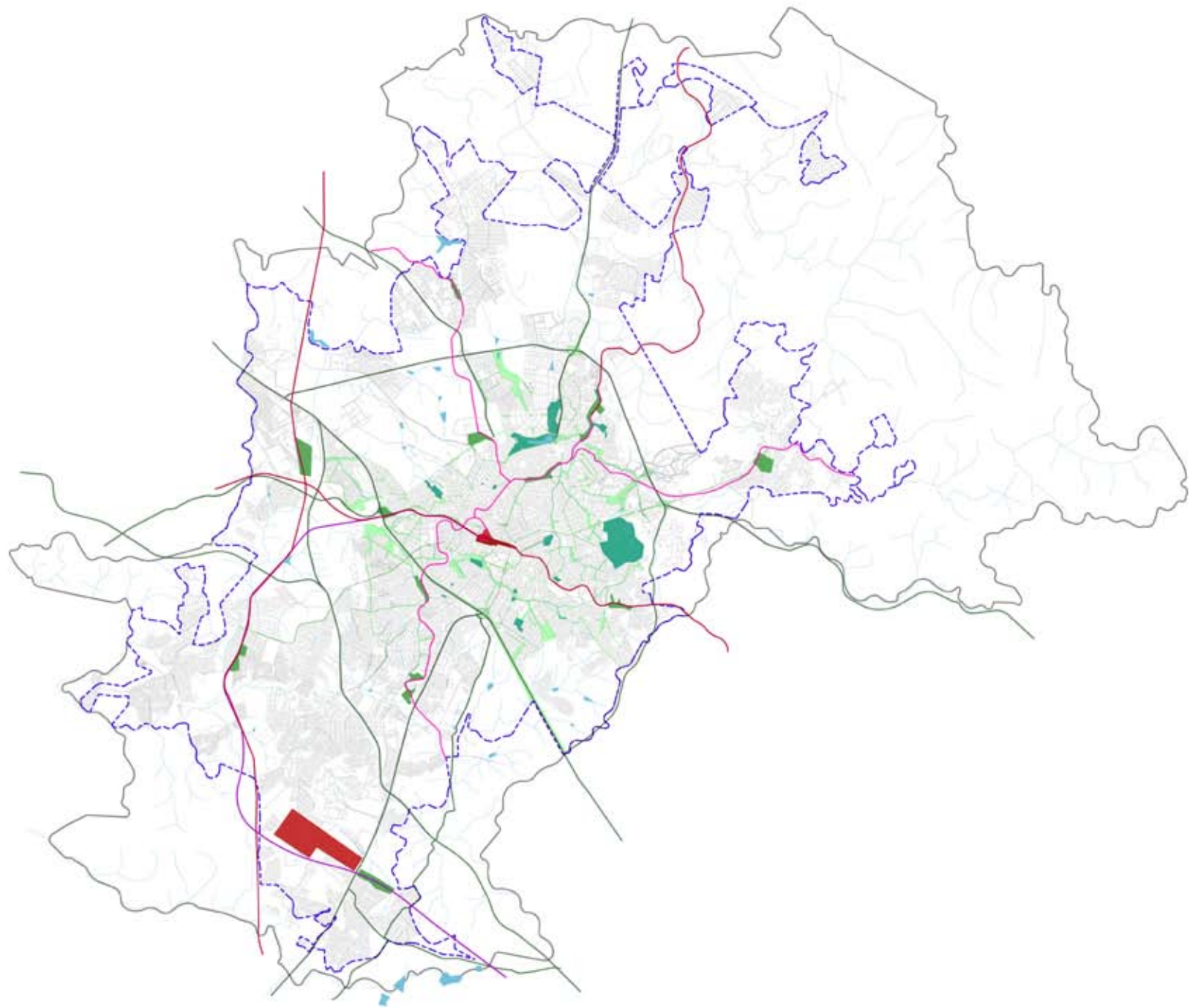


### MAPA - ESCOLAS PARQUE

#### LEGENDA



Fontes consultadas para a execução dos mapas: Censo 2000, Google Earth.



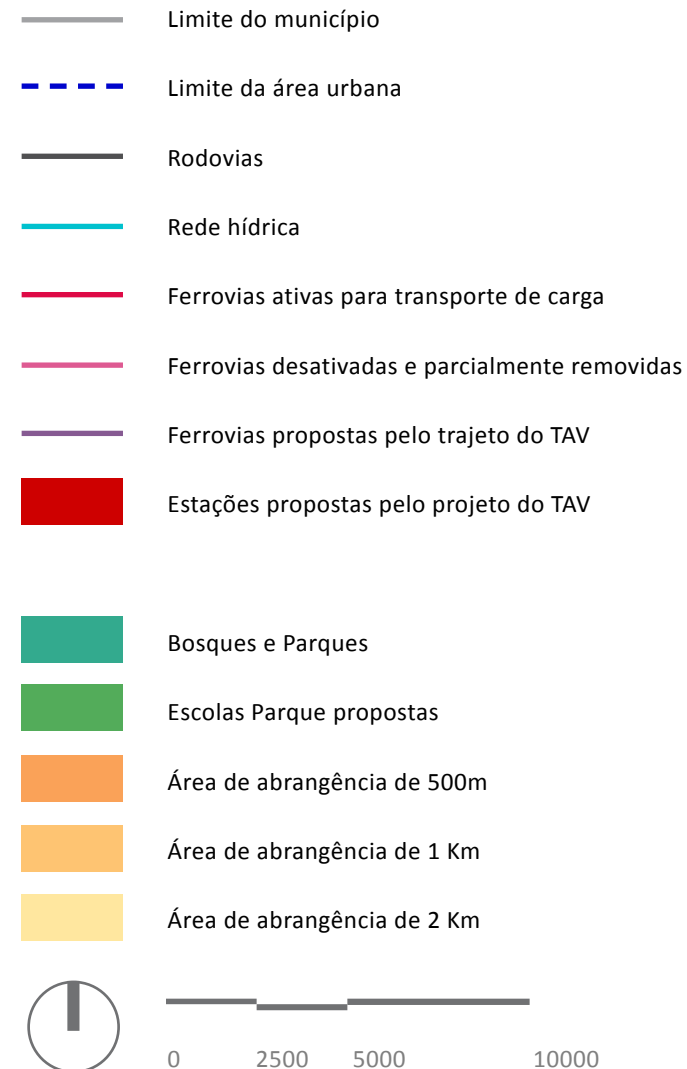
## 4.2.10 ÁREAS DE ABRANGÊNCIA

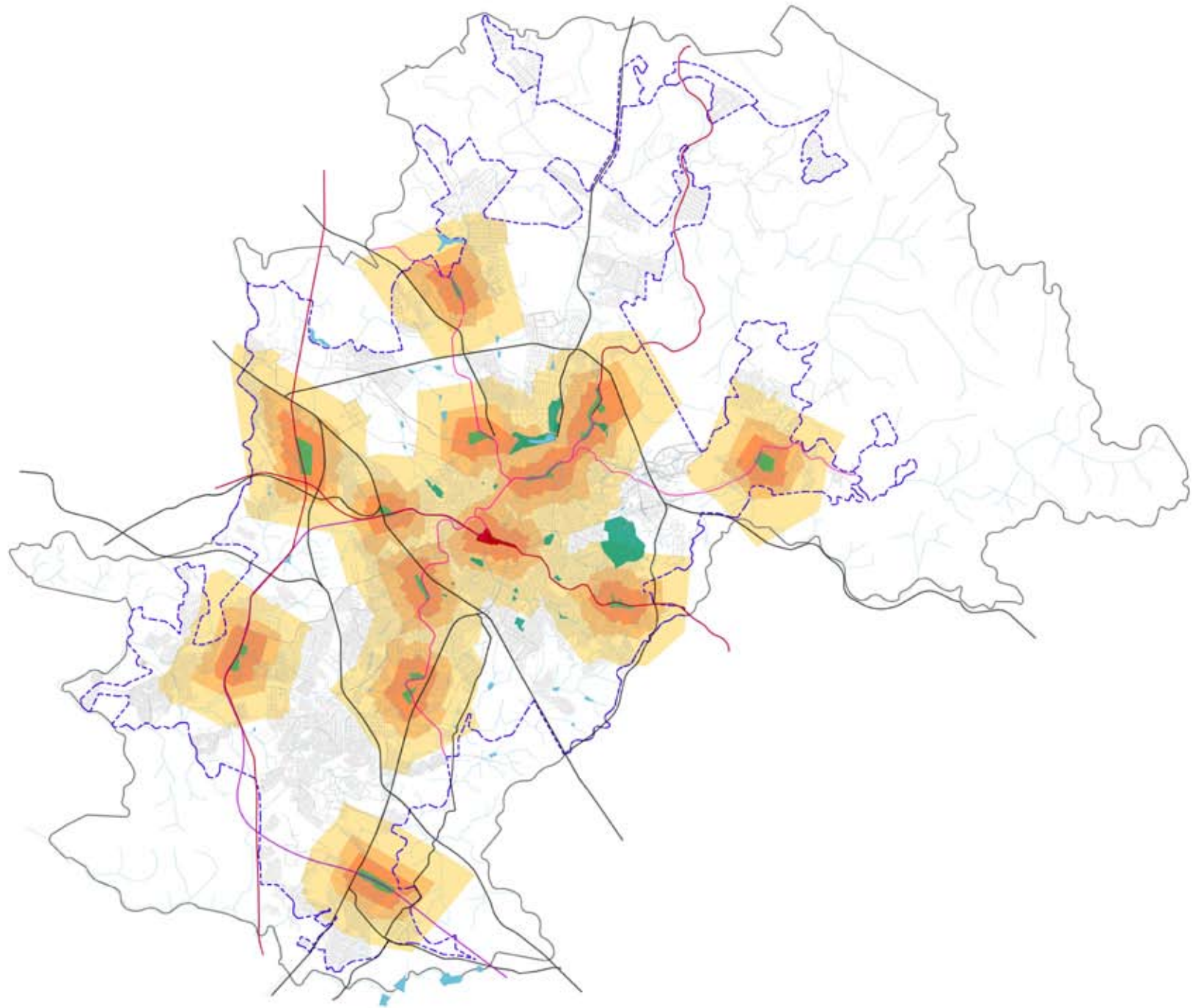
Tentou-se manter um ritmo entre os novos parques e espalhá-los pela cidade de forma com que ela fosse quase completamente atendida. O mapa mostra as áreas de abrangência de cada escola parque, que são de 500m, 1km e 2km. É importante ressaltar que foram escolhidas apenas áreas próximas ao leito ferroviário, e não todas as áreas do município que poderiam receber esses parques. A proposta se limita a tratar da transposição da ferrovia nesses parques sugeridos e da convivência entre as populações de ambos os lados da via. Será discutida uma forma de sistematizar o projeto, já que todas essas áreas têm muitas características em comum, principalmente pelo traçado da ferrovia e por serem majoritariamente áreas degradadas e esquecidas pelas autoridades.

No entanto, somente um desses parques será desenvolvido neste trabalho. Todos os parques sugeridos foram analisados, mas constatou-se que o parque localizado junto ao Complexo Ferroviário Central de Campinas – em vermelho – apresentava mais obstáculos de transposição e problemas que os demais locais. Por ser uma área próxima ao centro da cidade – que hoje se encontra em estado de abandono e deterioração – e por estar em discussão devido à proposta de chegada do trem de alta velocidade, o terreno em questão demanda uma atenção maior e mais urgente no contexto urbano da cidade de Campinas. Muitos dos seus problemas de ocupação e transposição são mesmo históricos, como abordado anteriormente, e apesar disso, a área nunca teve devida atenção por parte das autoridades. Somente agora com a proposta do TAV há uma real movimentação política em relação à área, não no quesito de se propor melhorias urbanísticas para o local, mas como uma forma de aumentar a especulação imobiliária. Por todos esses motivos, considerou-se de maior interesse a escolha da área central para o desenvolvimento do projeto modelo, que serviria de exemplo às demais escolas parque.

Fontes consultadas para a execução do mapa: Google Earth.

### MAPA DE ÁREAS DE ABRANGÊNCIA LEGENDA







## 5 PROJETO MODELO

### 5.1 Sistematização da proposta

Propõe-se uma sistematização da proposta, portanto foram escolhidos os terrenos que receberiam o projeto de escolas parque, conforme mostrado no capítulo anterior. Cada uma dessas escolas parque seria um pólo estruturador da região em que se insere, pois no entorno de cada local escolhido seria realizado um estudo para se analisar as carências da região. A escola parque seria, além de uma escola de artes e esportes para os alunos da rede pública de ensino, uma praça de equipamentos públicos para atender a região em que se insere.

Para viabilizar a proposta, seria necessário prever uma melhoria na rede de transportes públicos, que garantiria o acesso de toda a população residente nos 2 Km de abrangência de cada parque a seus equipamentos. Para complementar esse sistema de transporte, uma malha de ciclovias também seria fundamental, principalmente ao longo das vias arborizadas e principais avenidas da cidade. Todos esses aspectos serão analisados mais profundamente adiante.

### 5.2 A escolha do parque modelo

Além das questões apresentadas no capítulo anterior a respeito da escolha desse parque para receber a proposta modelo, é importante ressaltar que a área escolhida apresenta muitos outros problemas sociais. Muitas pessoas moram em ruas e praças próximas ao complexo ferroviário central de Campinas, outras ocupam a área entre muros para usarem drogas. Muitas edificações da área central e da Vila Industrial estão abandonadas e muito degradadas, sendo que muitas delas tiveram suas portas e janelas fechadas com alvenaria para impossibilitar a entrada de usuários de droga em seu interior, prática ainda comum na região. Edificações antigamente de prestígio, como o Teatro Castro Mendes e o Museu da Cidade, por exemplo, encontram-se hoje bastante deteriorados, sendo que o teatro – o maior da cidade, com capacidade para 800 pessoas – está interditado para obras desde 2007.

Em termos de transposição da via férrea, o longo terreno de 1.300m de comprimento só conta com uma forma de transposição entre os dois lados da ferrovia: um túnel de pedestres de mais de 100m, que passa bem embaixo do prédio da estação e liga o Centro à Vila Industrial. No entanto, os moradores evitam o trajeto, pois são muitos os assaltos e atos de vandalismo no local.

O lote foi escolhido também porque receberá a futura estação final do trem de alta velocidade. No entanto, parto do pressuposto de que toda a malha ferroviária da região seria reativada, o que possibilitaria a mobilidade de pessoas entre as cidades com o uso de trens regionais, que são menos dispendiosos e mais úteis como meios de transporte, ainda mais para um cenário como o da Região Metropolitana de Campinas, na qual existe intenso movimento pendular de trabalhadores e estudantes, como visto anteriormente.

Nas proximidades do complexo escolhido também se localizam um terminal municipal de ônibus, um intermunicipal e a nova rodoviária da cidade, o que configura a área como um local de passagem de pessoas durante o horário comercial. Nada mais interessante que propor, numa área hoje abandonada e murada, um grande parque urbano com equipamentos públicos que sirvam tanto à população residente quanto à passante.

## 6 1ª APROXIMAÇÃO: RAIOS DE 5 KM

Para que fosse possível analisar a área escolhida, foram feitas aproximações sucessivas. A primeira, num raio de 5 Km ao redor do terreno. A segunda, num raio de 2 Km. Depois entraremos na escala do parque, com as questões específicas de fluxos e usos. Começaremos com a apresentação do mapa com a primeira aproximação, de 5 Km.

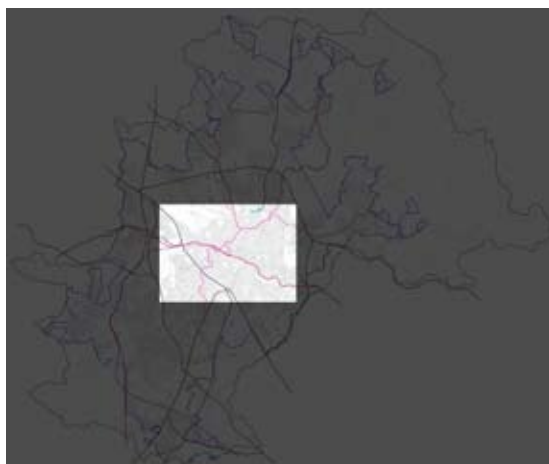


Figura 6. Recorte da área de estudo do capítulo 6.

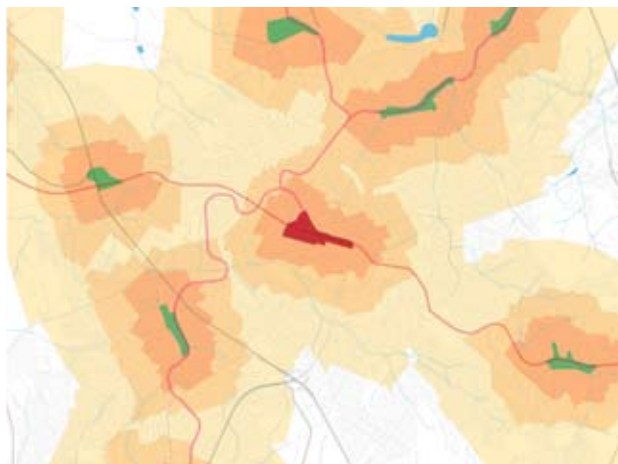


Figura 7. Recorte indicado ao lado com as novas escolas parque e suas áreas de abrangência. Destaque ao centro para a escola escolhida para ser desenvolvida.

### 6.1 Mapas

#### 6.1.1 SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

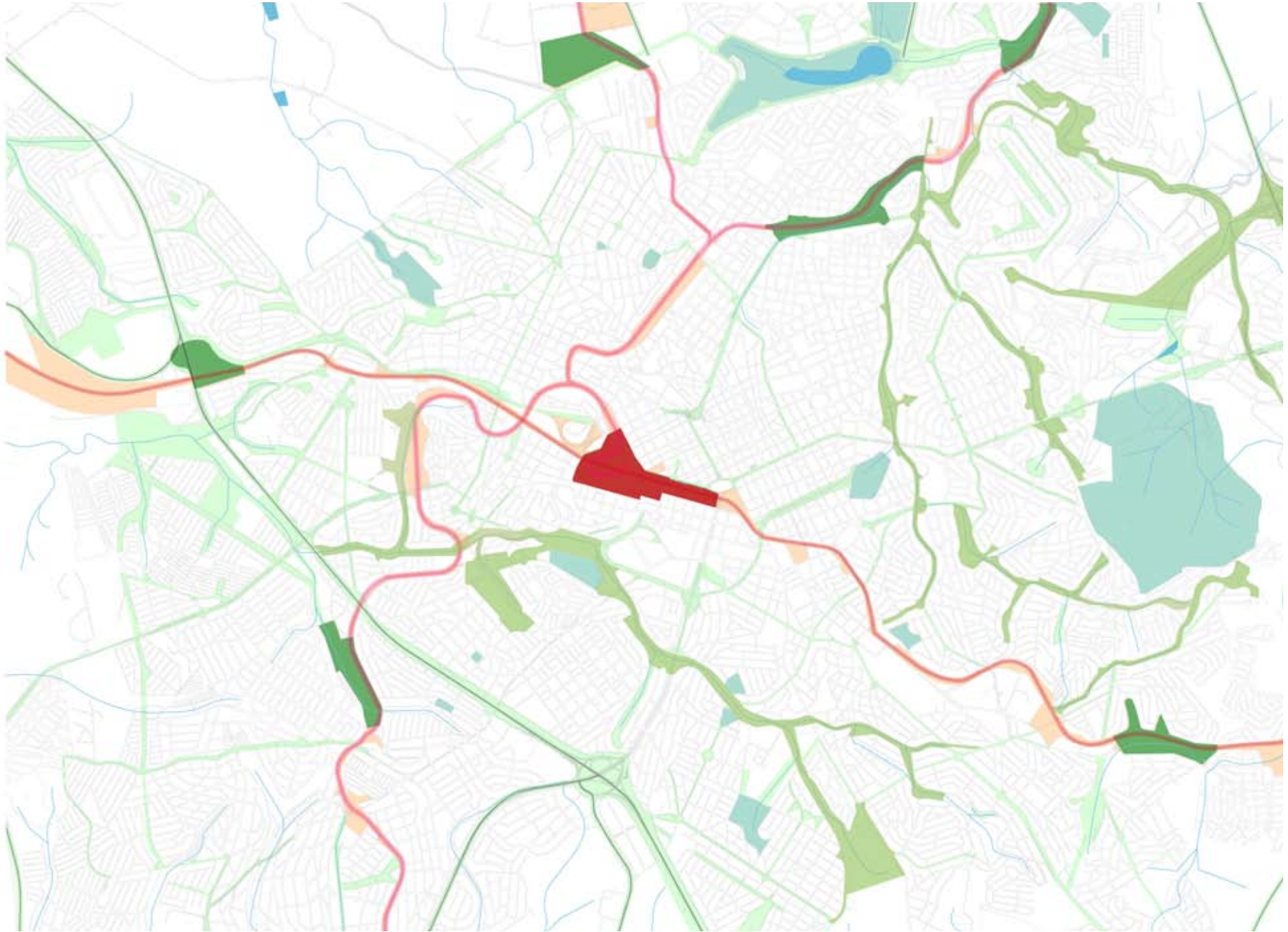
Nessa escala é possível identificar as quadras, ruas e avenidas ao redor da área de estudo, assim como as vias arborizadas, os parques existentes, as escolas parque e os parques lineares propostos ao longo de rios e córregos. No centro, em vermelho, a escola parque escolhida para ser detalhada.

É interessante notar que os eixos verdes já existentes na malha urbana, ao longo de avenidas e córregos, conectam os parques e bosques. Isso sugere um melhor tratamento dessas vias para que se crie um sistema de espaços livres de qualidade.

#### MAPA DO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES LEGENDA

	Rodovias
	Rede hídrica
	Ferrovias ativas para transporte de carga
	Ferrovias desativadas e parcialmente removidas
	Escola parque escolhida
	Escolas parque propostas
	Parques lineares propostos
	Bosques e Parques existentes
	Eixos verdes existentes





## 6.1.2 TRANSPORTE PÚBLICO: BONDES

Ampliando a proposta de retomada do transporte de passageiros sobre trilhos entre as cidades da região de Campinas, sugere-se também a retomada do transporte sobre trilhos dentro do município. Propõe-se a retomada das linhas de bonde que circulavam pelo centro histórico da cidade e a expansão da malha, para que atenda todo o município. Os ônibus continuariam circulando e complementaríamos o transporte sobre trilhos, como será mais discutido nos próximos capítulos.

Toda a área de abrangência da escola parque seria servida por essa malha de bondes, o que possibilitaria o acesso dos alunos de todas as escolas públicas situadas nessa área. Além disso, a proposta é que as escolas parque se conectem entre si, pois assim poderia haver um intercâmbio de atividades entre elas. Os terminais de ônibus também seriam conectados à malha de bondes, para que houvesse intermodalidade de transportes públicos.

O mapa também mostra as estações de bonde que seriam imprescindíveis para conectar as novas escolas parque à malha. Além dessas estações, outras fundamentais seriam as localizadas junto aos terminais de ônibus, como é possível verificar no mapa.

Também são apresentadas outras instituições importantes que também usufruiriam do sistema de transporte proposto: universidades, institutos de pesquisa, comércio e indústria.

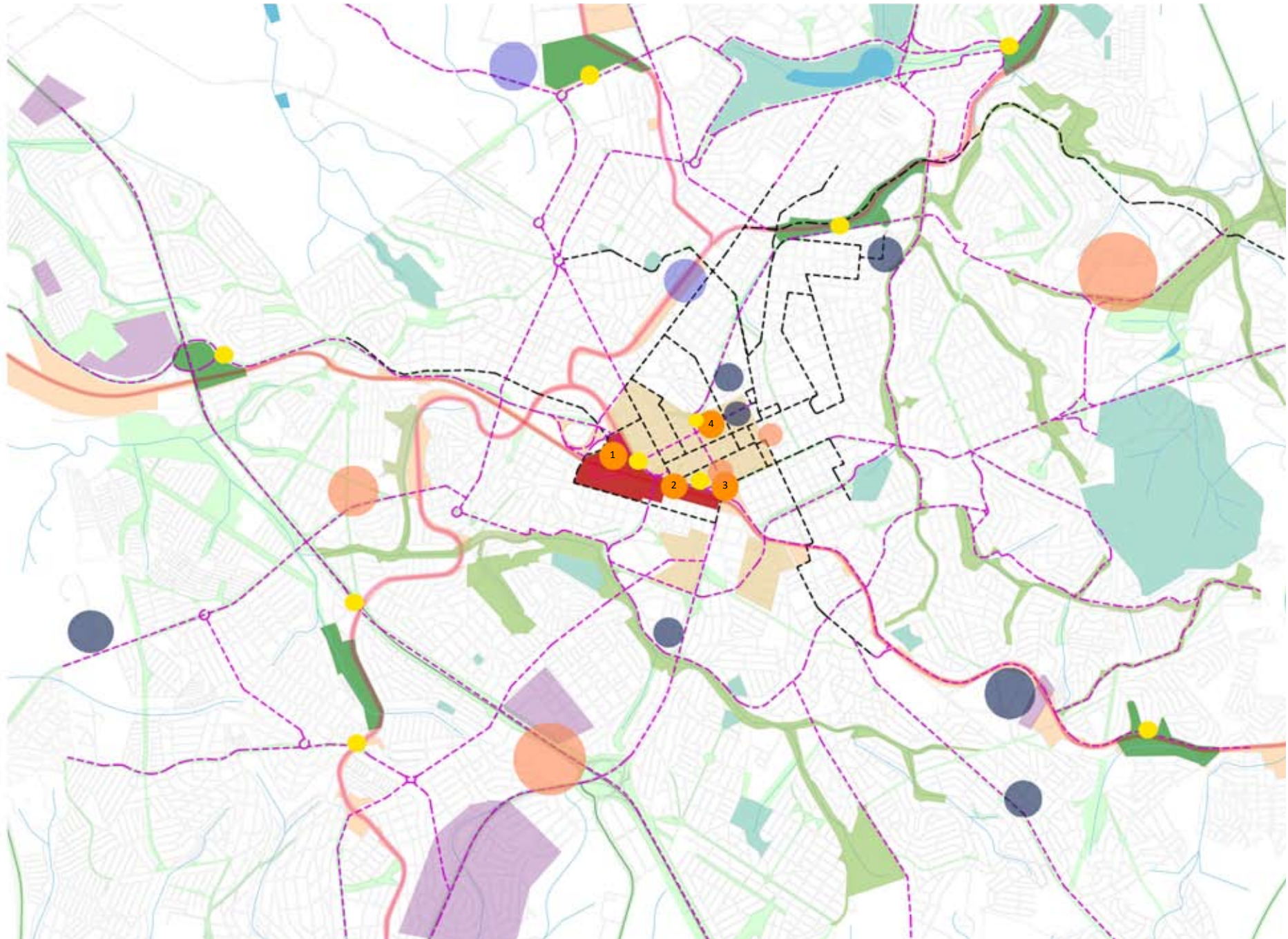
### LEGENDA - TERMINAIS DE ÔNIBUS E ESTAÇÃO DE TREM

- 1 Rodoviária - Terminal Multimodal Ramos de Azevedo / Terminal intermunicipal de ônibus
- 2 Estação de Trem
- 3 Terminal municipal de ônibus
- 4 Terminal municipal de ônibus

Fontes consultadas para a execução do mapa: Site da Prefeitura Municipal de Campinas, Google Earth.

### MAPA DE TRANSPORTE PÚBLICO: BONDES LEGENDA





### 6.1.3 MOBILIDADE URBANA: CICLOVIAS

Outra forma de mobilidade urbana proposta para a cidade de Campinas é o sistema de ciclovias. Foram propostas categorias distintas de ciclovias para cada tipo de rua, como discriminado na legenda. Uma delas passa por vias de mão dupla que já são arborizadas, outra por vias de mão dupla que precisariam receber arborização para tornar o percurso do ciclista mais agradável. Outra parcela passa por vias de mão única, outra pelos parques lineares propostos. A última apresenta o percurso das ciclofaixas que atualmente só funcionam aos finais de semana, e a proposta é que nessas ruas sejam implantadas ciclovias permanentes.

Para que o sistema de ciclovias se sustente, é fundamental que estabeleça relação também com as estações de bonde e com as escolas parque. Junto às estações destacadas no mapa seriam também implantados bicicletários e bicicletarias. Assim, uma pessoa poderia ir de sua casa até a estação de bicicleta e depois tomar um bonde para o trabalho, enquanto sua bicicleta é consertada na bicicletaria. No final do dia, ao retornar à estação, sua bicicleta já estaria pronta para ser usada novamente.

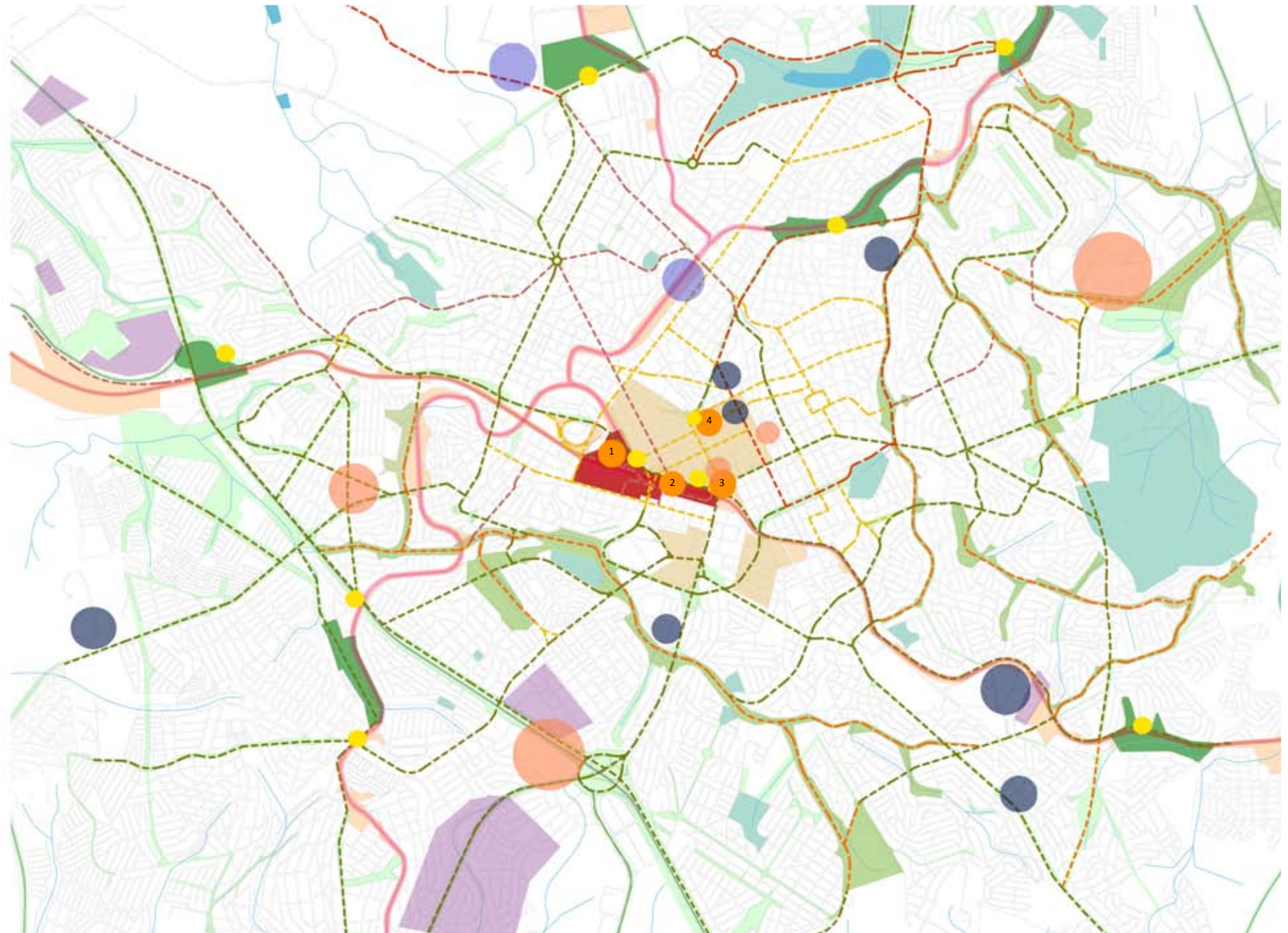
#### LEGENDA - TERMINAIS DE ÔNIBUS E ESTAÇÃO DE TREM

- 1 Rodoviária - Terminal Multimodal Ramos de Azevedo / Terminal intermunicipal de ônibus
- 2 Estação de Trem
- 3 Terminal municipal de ônibus
- 4 Terminal municipal de ônibus

#### MAPA DE MOBILIDADE URBANA: CICLOVIAS LEGENDA



Fontes consultadas para a execução do mapa: Site da Prefeitura Municipal de Campinas, Google Earth.





## 7 SISTEMA DE CICLOVIAS

Optou-se pela implantação das ciclovias, em todo o sistema, sempre ao lado da calçada. Dessa forma, o ciclista poderia parar durante o trajeto e conversar com um pedestre, por exemplo, e seu percurso também se tornaria mais seguro, principalmente quando precisasse tomar uma rua à direita. Também é proposta uma faixa de segurança de 40 cm de largura entre a ciclovia e o leito carroçável. É nessa faixa que se instalariam os postes de iluminação, que atenderiam tanto a rua quanto a ciclovia e a calçada. A ciclovia ficaria com a largura mínima admissível para que pudesse haver ultrapassagem, que é 1,50m <sup>15</sup>.

Para evitar conflitos entre os pontos do bonde e a passagem do ciclista pela ciclovia, sugere-se que os bondes circulem sempre pela faixa da esquerda e os ciclistas, à direita, ao lado da calçada, como explicado no parágrafo anterior. Como quase todas as avenidas de Campinas só possuem duas faixas em cada sentido, torna-se inviável que uma das faixas seja exclusiva para os bondes. É necessário que haja uma faixa de ultrapassagem na via, e portanto sugere-se que a faixa utilizada pelo bonde seja compartilhada, a exemplo de cidades como Nottingham e Croydon, na Inglaterra, Antuérpia, na Bélgica e Lyon, na França, só para citar alguns exemplos. Nessas cidades, principalmente nas ruas estreitas do centro, a via do bonde é asfaltada, o que possibilita que ela seja compartilhada com ônibus e carros.

Com a adoção dessas faixas compartilhadas na cidade de Campinas, os ônibus, que complementam o sistema de transporte sugerido, também conseguiriam acessar as paradas de embarque e desembarque do bonde. Da mesma forma, os carros também poderiam circular por essa faixa quando quisessem ultrapassar outro veículo mais lento. No entanto, a preferência seria sempre dos bondes, e os carros só poderiam ultrapassar quando tivessem certeza de que não atrapalhariam a sua circulação com a manobra.

O leito carroçável proposto, por sua vez, quando apresenta duas faixas tem largura que varia entre 6m e 6,5m, dependendo da disponibilidade de espaço. Essa largura é suficiente para a passagem de dois carros ou de um carro e um bonde, ficando a faixa do bonde com 3m e a do carro, com largura entre 3m a 3,5m.

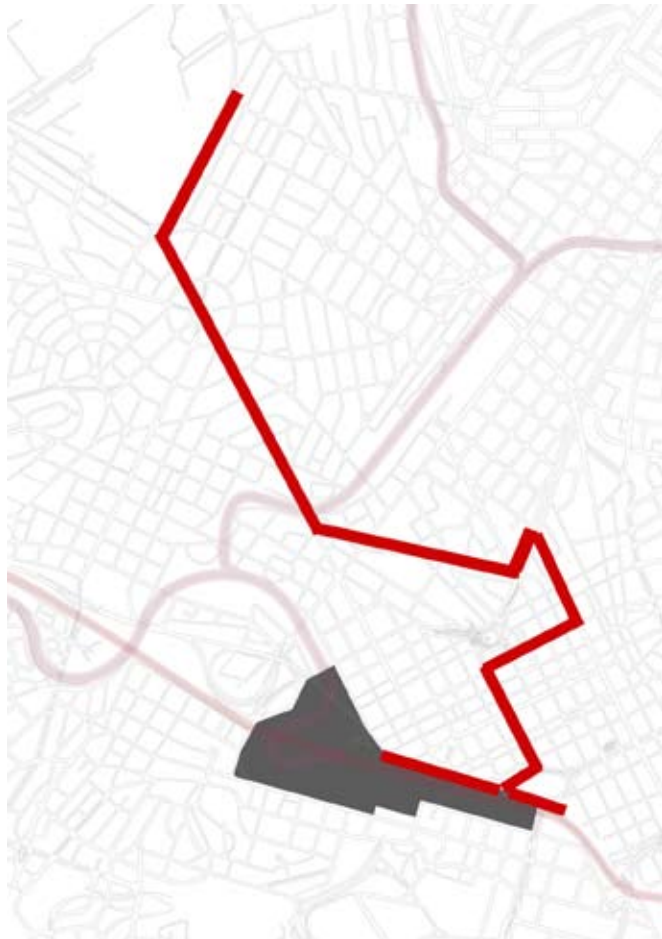
Antes de iniciar a apresentação das ciclovias é importante lembrar que as dimensões aqui adotadas não são as ideais, e sim as mínimas. Isso se dá pelo fato de estarmos propondo adaptações em

15. Gondim, Monica Fiuza. *Cadernos de desenho ciclovias*. Fortaleza : Expressão Gráfica e Editora Ltda, 2006.

uma malha urbana já consolidada, e não criando um bairro ou uma cidade nova e ideal. Foi feito um exercício de adaptação com a intenção de melhorar a qualidade de vida dos moradores de Campinas, tentando articular as propostas e encontrar a melhor solução projetual para elas.

### 7.1 Trecho escolhido

O trecho escolhido e apresentado no mapas a seguir exemplifica os tipos de ciclovias propostos. Selecionou-se um percurso que partisse da borda da malha viária da cidade e que chegasse até a escola parque do centro. Nesse caminho, são percorridos todos os tipos de ciclovias, e as imagens a seguir identificarão cada um desses tipos.



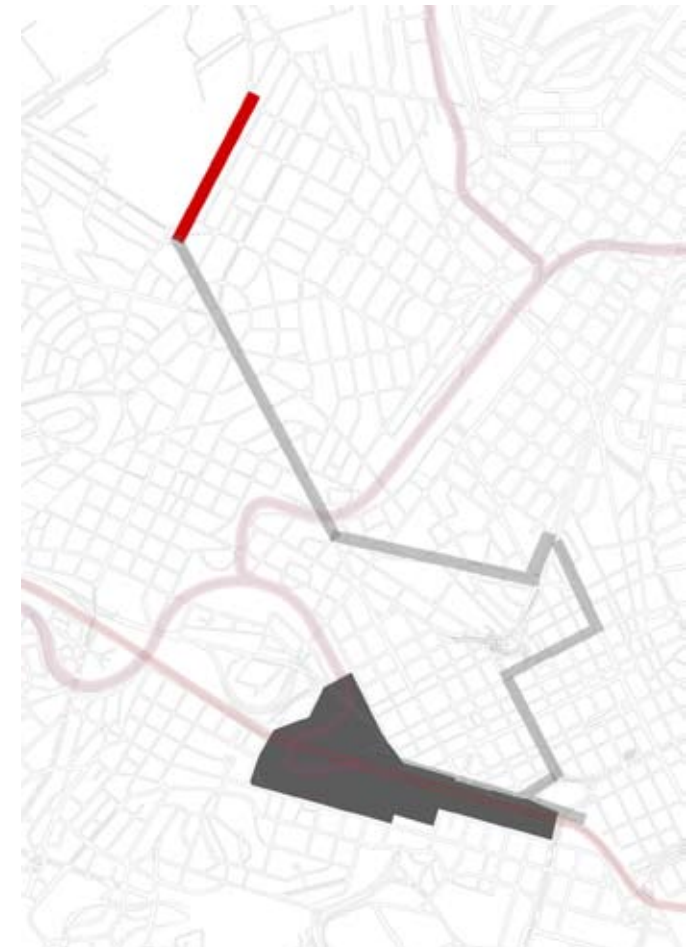
**Figura 9.** Recorte indicado ao lado com o traçado selecionado para ilustrar as categorias de ciclovias sugeridas.



**Figura 8.** Recorte da área de recorte da ciclovias sobre mapa anterior.

## 7.1.1 TRECHO 1

O primeiro trecho passa por uma via de mão dupla já arborizada. Por essa via, a Avenida Luís Smânio, também é proposta a passagem de linhas de bonde. A primeira imagem mostra a via como se encontra atualmente, e a segunda, a proposta com a localização da faixa de bondes e da ciclovia, junto à calçada.



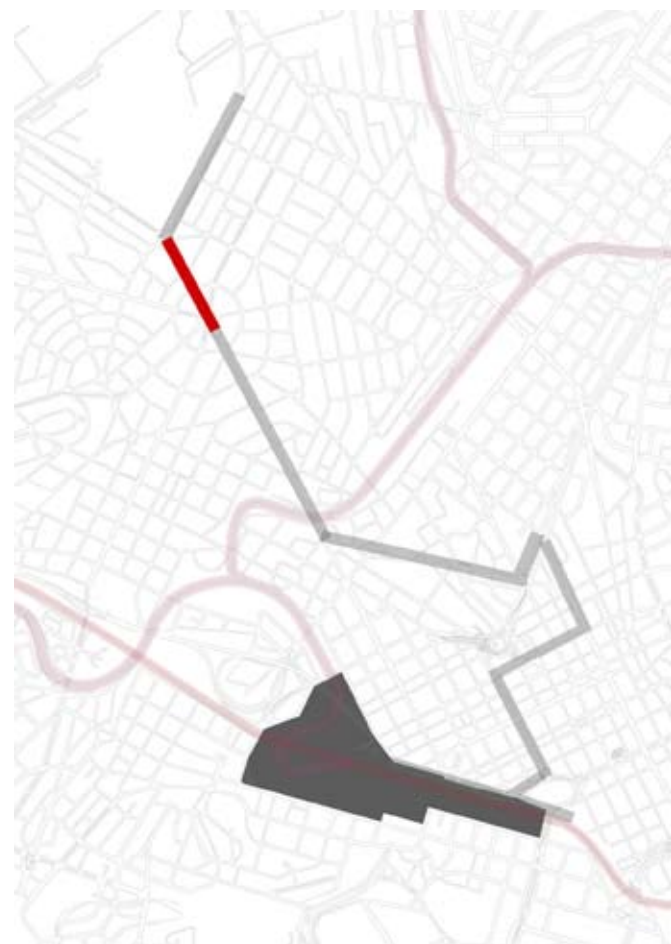
**Figura 10.** Trecho 1: av. Luis Smânio. Ciclovia implantada em avenida de mão dupla já arborizada, pela qual também passa uma linha de bonde.

**Figura 11.** Corte da proposta para a av. Luis Smânio.



## 7.1.2 TRECHO 2

A Avenida Andrade Neves foi dividida em dois trechos, pois seu traçado muda em sua segunda metade. Nesse trecho, o bonde passa ao lado do canteiro central, onde não haveria problemas quanto a espaço para a implantação das paradas de embarque e desembarque de passageiros. Já a ciclovia ocuparia uma faixa da calçada, que é bem larga nesse ponto, e ficaria, portanto, entre a faixa de árvores e postes de iluminação e a calçada.



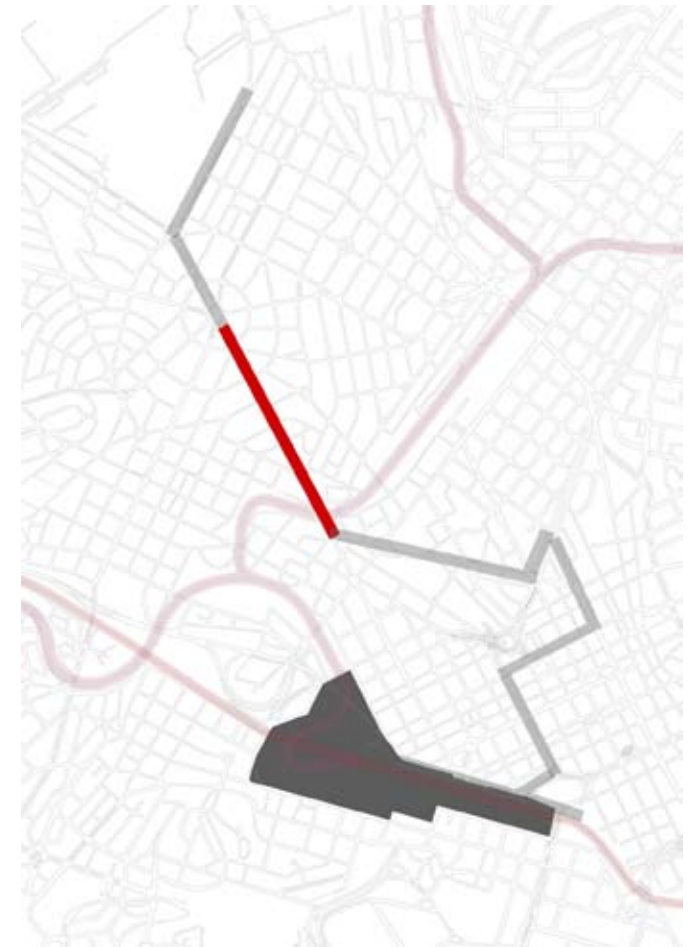
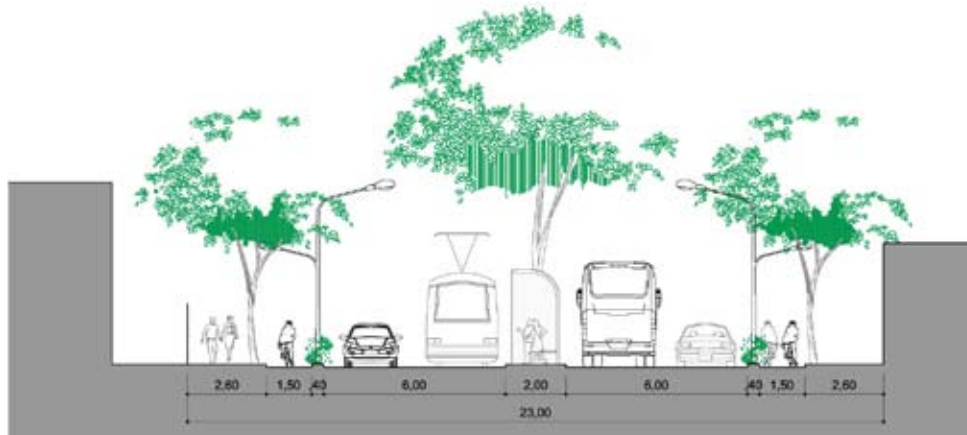
**Figura 12.** Trecho 2: av. Andrade Neves. Ciclovia implantada em avenida de mão dupla já arborizada, pela qual também passa uma linha de bonde.

**Figura 13.** Corte da proposta para a av. Andrade Neves.



### 7.1.3 TRECHO 3

O segundo trecho da Avenida Andrade Neves é um pouco mais estreito que o primeiro e não apresenta vegetação significativa. No entanto, as calçadas são largas e seria possível usar um pedaço delas para a ciclovia. Para viabilizar que as paradas do bonde se localizassem no centro da via, seria necessário estreitar as faixas asfaltadas, que ficariam com 6m de largura, o que é suficiente para a passagem de dois carros ou de um carro e um bonde, considerando que um bonde mede menos de 2,5m de largura, e um carro, aproximadamente 1,80m.



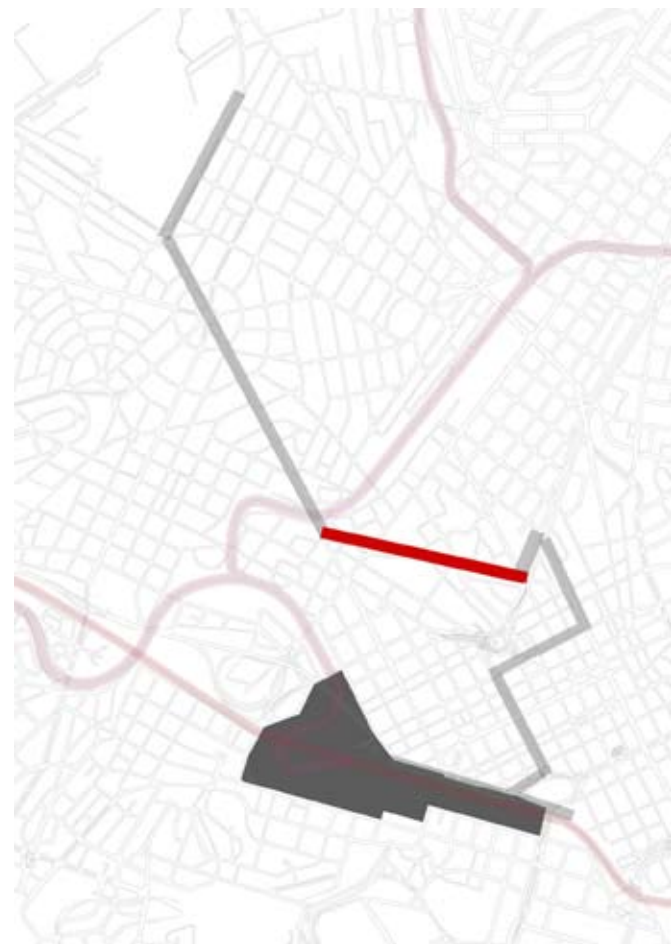
**Figura 14.** Trecho 3: av. Andrade Neves. Ciclovia implantada em avenida de mão dupla sem arborização (com proposta de arborização), pela qual também passa uma linha de bonde.

**Figura 15.** Corte da proposta para a av. Andrade Neves.



## 7.1.4 TRECHO 4

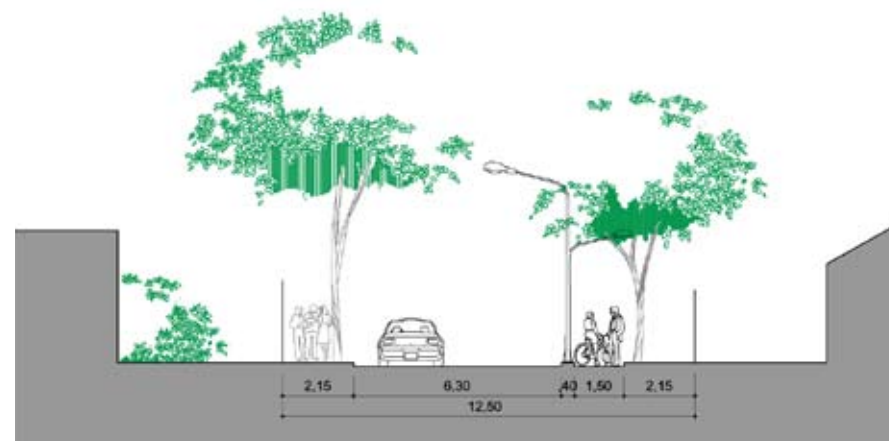
A Rua Delfino Cintra é de mão única e não receberá faixas de bonde. Dessa forma, só é necessário criar uma ciclovia do lado direito da rua, conforme ilustrado nas imagens a seguir. Também se propõe a arborização da via, como no caso anterior.



**Figura 16.** Trecho 4: rua Delfino Cintra. Ciclovia implantada em rua de mão única sem arborização (com proposta de arborização).

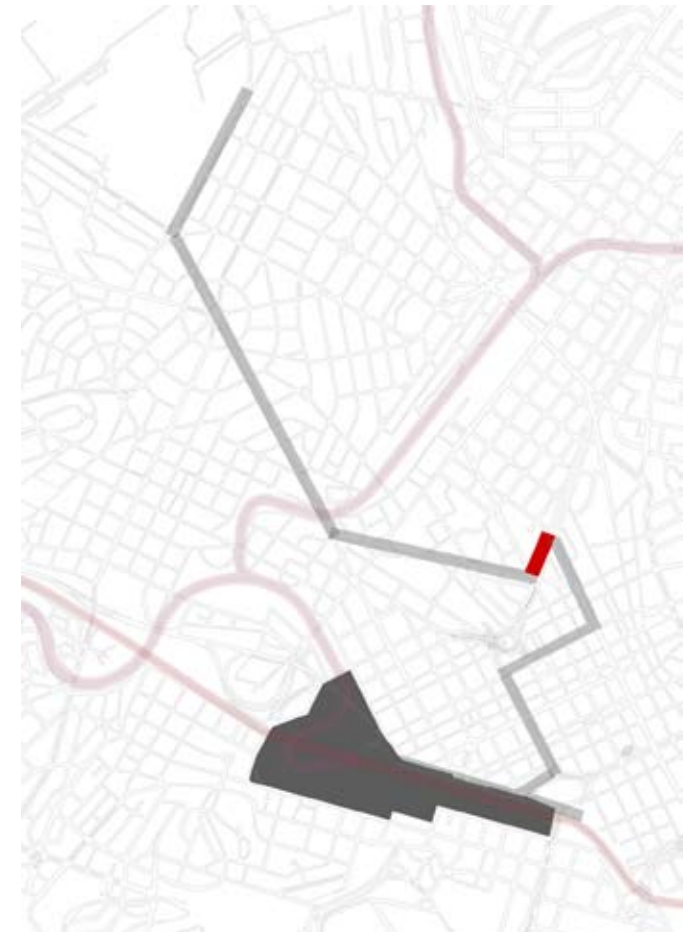
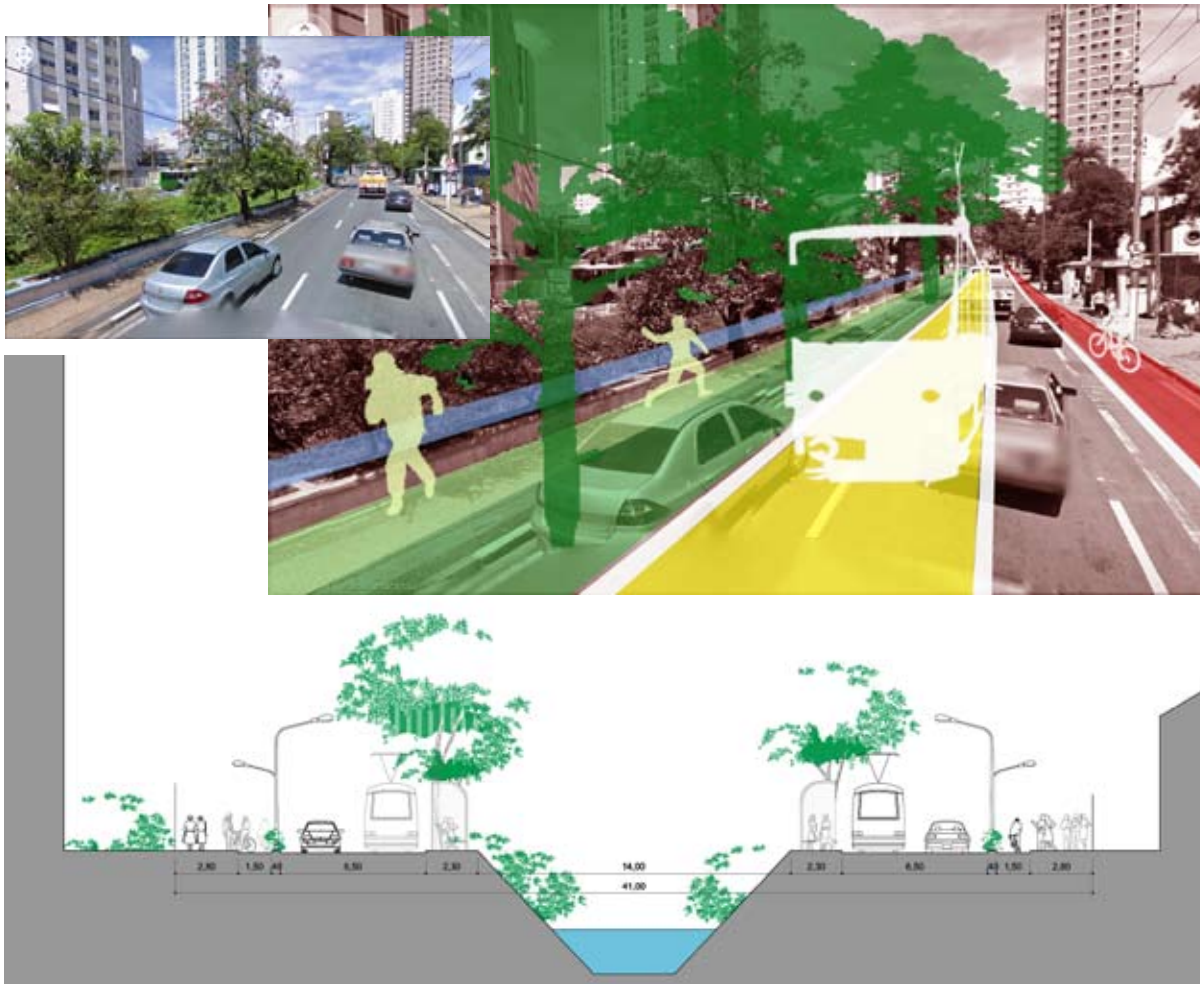


**Figura 17.** Corte da proposta para a rua Delfino Cintra.



## 7.1.5 TRECHO 5

O quinto trecho passa pela Avenida Orozimbo Maia, uma das mais importantes de Campinas. No meio dessa avenida passa um córrego aberto, que mereceria um cuidado especial. Assim, a avenida, que conta hoje com três faixas de carros, teria uma delas convertida em área verde, que receberia as paradas do bonde. A outra faixa, da esquerda, seria utilizada pelos bondes e a da direita, pelos carros. Junto à calçada, à direita, propõe-se a ciclovia, conforme indicado nas imagens.



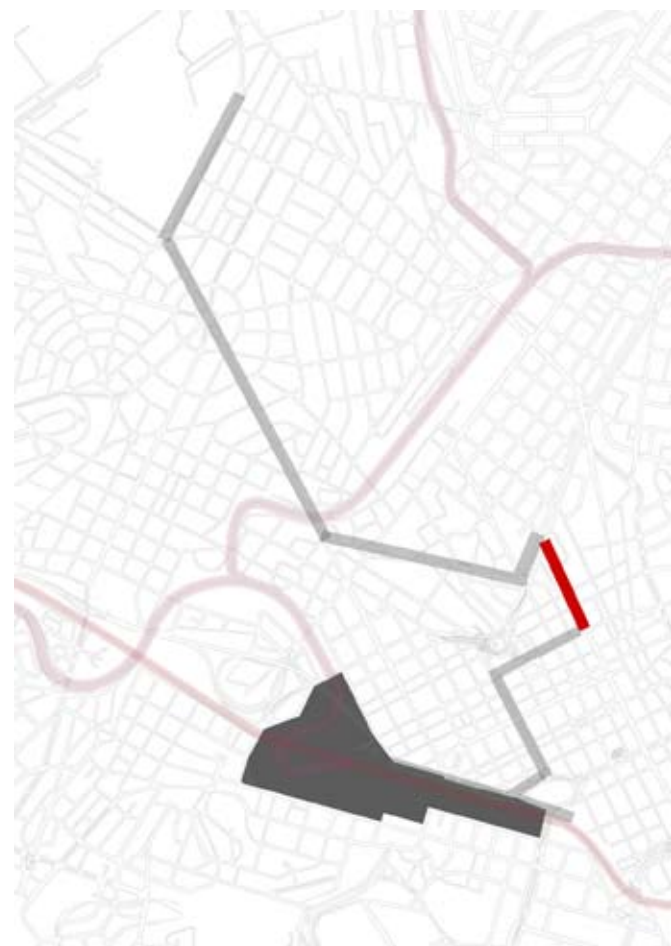
**Figura 18.** Trecho 5: av. Orozimbo Maia. Ciclovia implantada em avenida de mão dupla com pouca arborização (com proposta de mais arborização), pela qual também passa uma linha de bonde.

**Figura 19.** Corte da proposta para a av. Orozimbo Maia.

0 2 5 10

## 7.1.6 TRECHO 6

A Avenida Francisco Glicério também é muito importante na cidade, pois é uma centralidade comercial e financeira no município. Com a eliminação dos pontos de táxi, quem seriam transferidos para as ruas transversais, e das faixas de estacionamento, que também seriam realocados para outras vias, seria possível implantar uma faixa para os bondes, uma ciclovia e ainda assim, manter três faixas para uso dos carros.



**Figura 20.** Trecho 6: av. Francisco Glicério. Ciclovia implantada em rua de mão única sem arborização (com proposta de arborização), pela qual também passa uma linha de bonde.

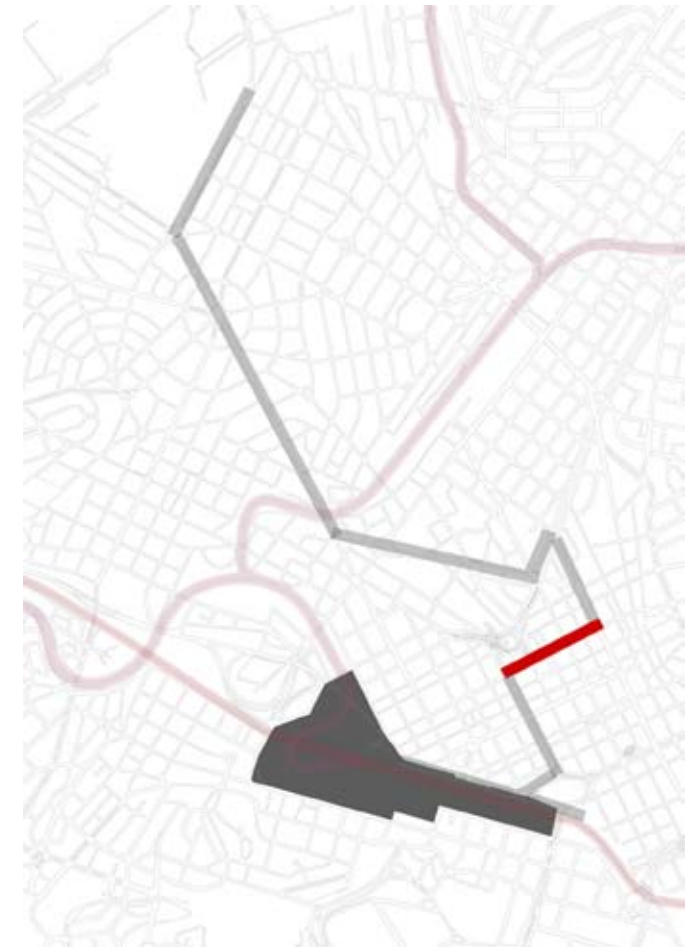
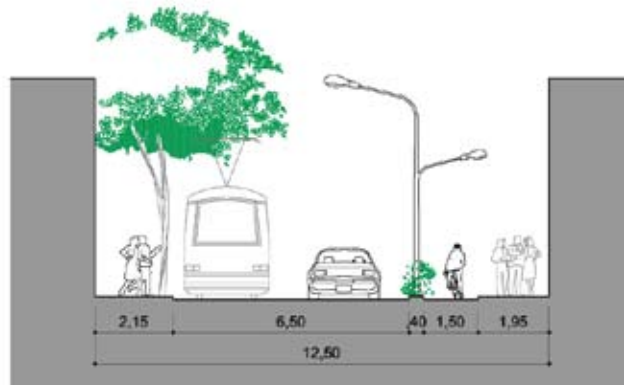
**Figura 21.** Corte da proposta para a av. Francisco Glicério.





## 7.1.7 TRECHO 7

O trecho 7 compreende a Avenida Benjamin Constant, que é de mão única e uma das mais tumultuadas do centro histórico da cidade nos horários de pico. Aqui são mantidos os pontos de táxi localizados ao lado dos terminais de ônibus, e os bondes continuam ocupando a faixa da esquerda e a ciclovia, a da direita. Assim, sobra apenas uma faixa para carros e uma compartilhada entre bondes e carros, como é possível verificar no corte.

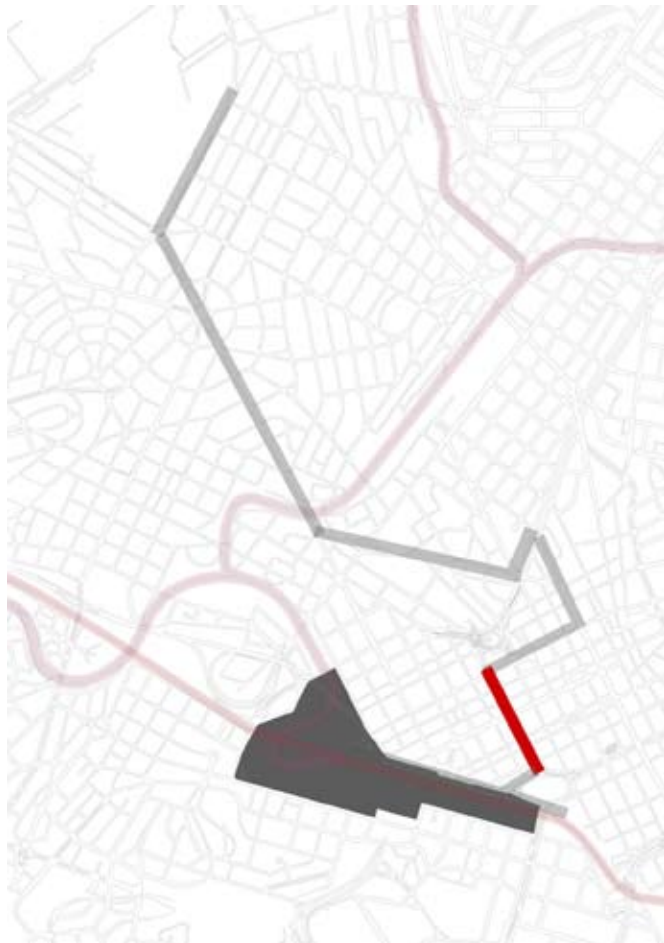


**Figura 22.** Trecho 7: av. Benjamin Constant. Ciclovia implantada em avenida de mão única, pela qual também passa uma linha de bonde.

**Figura 23.** Corte da proposta para a av. Benjamin Constant.

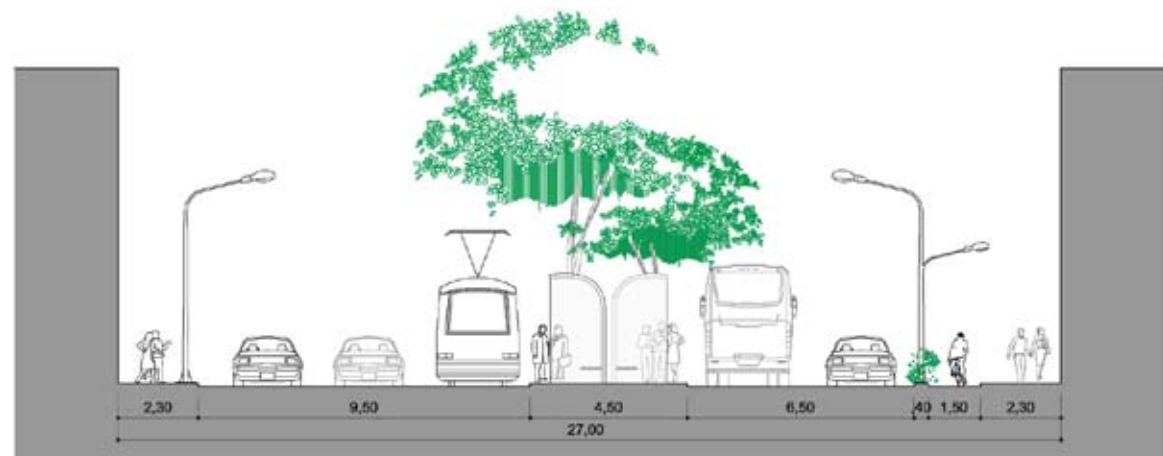
## 7.1.8 TRECHO 8

A Avenida Senador Saraiva é também muito conturbada e movimentada. Existe hoje um corredor de ônibus que passa pelo centro da avenida, que é de mão única. Propõe-se que, neste caso específico, os bondes circulem nas faixas centrais, assim como os ônibus que fazem integração nessas plataformas.



**Figura 24.** Trecho 8: av. Senador Saraiva. Ciclovía implantada em rua de mão única, pela qual também passam bondes e ônibus, que fazem integração no centro da avenida.

**Figura 25.** Corte da proposta para a av. Senador Saraiva.



## 7.1.9 TRECHO 9

A Rua Dr. Jaime Pinheiro U. Cintra é bem curta e liga a Av. Senador Saraiva à avenida da estação. Hoje é ocupada por camelôs fixos, como é possível ver na foto a seguir. Com a transferência dos camelôs para outra localidade melhor adaptada, na mesma área, a faixa à esquerda dessa rua poderia receber arborização. Seria transformada numa rua de mão única e com uma só faixa, sendo implantada à direita uma ciclovia.



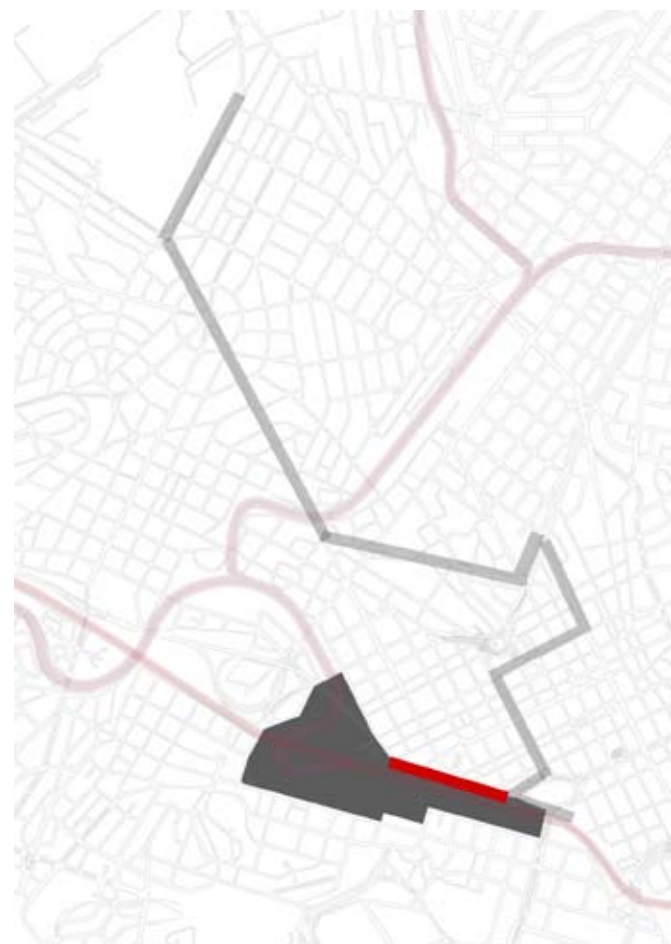
**Figura 26.** Trecho 9: rua Dr. Jaime Pinheiro U. Cintra. Ciclovia implantada em rua de mão única.

**Figura 27.** Corte da proposta para a rua Dr. Jaime Pinheiro U. Cintra.



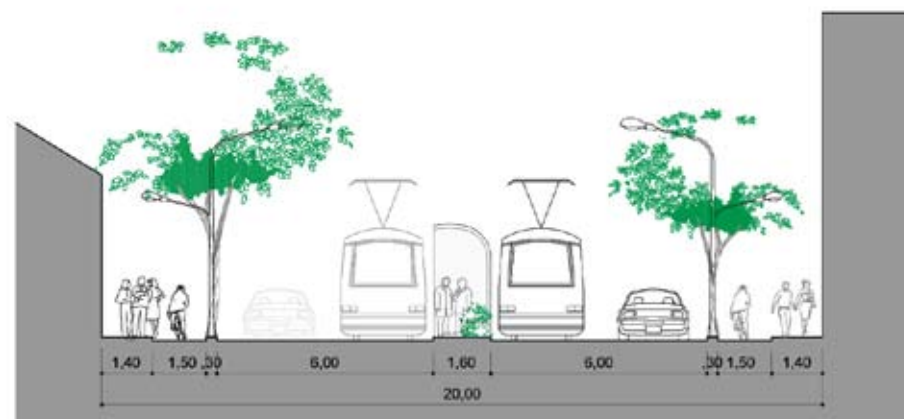
## 7.1.10 TRECHO 10

A avenida da estação – Av. Prefeito José Nicolau Ludgero Maselli – como a maior parte das avenidas da cidade, apresenta duas faixas em cada sentido e um pequeno canteiro central. A solução adotada é bem próxima das adotadas para as outras avenidas, conforme mostra o corte da via.



**Figura 28.** Trecho 10: av. Prefeito José Nicolau Ludgero Maselli. Ciclovía implantada em avenida de mão dupla, pela qual também passam bondes.

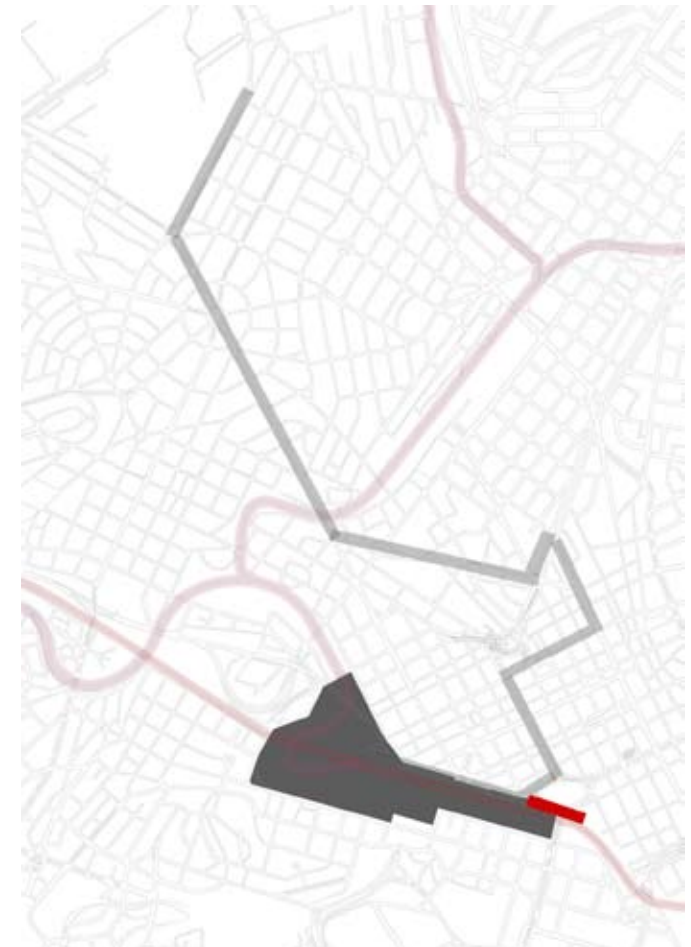
**Figura 29.** Corte da proposta para a av. Pref. J.N.L. Maselli.



### 7.1.11 TRECHO 11

O trecho 11 é a continuação da avenida da estação e mostra, ao fundo, a área que seria ocupada pela escola parque. A foto mostra o trecho da via que passa por baixo do Viaduto Cury e que é, portanto, mais estreito. No entanto, adiante a via se torna de mão única e seria possível implantar as paradas do bonde com mais folga.

A ideia é que se derrubem os muros que cercam a área do complexo, como indicado na montagem. Haveria, assim, uma continuidade visual entre o parque e a cidade. Além disso, haveria uma continuidade entre as ciclovias da cidade e as que passam pelo parque.



**Figura 30.** Trecho 11: av. Prefeito José Nicolau Ludgero Maselli. Ciclovia implantada em rua de mão dupla.

**Figura 31.** Corte da proposta para a av. Prefeito José Nicolau Ludgero Maselli.



## 7.1.12 CRUZAMENTO DAS VIAS

A planta a seguir mostra como se articulam as propostas de transporte público através de bondes e ônibus, de vias de circulação de carros particulares e do sistema de ciclovias. As paradas de bondes e ônibus ficariam sempre no final das vias, próximo às faixas de pedestres e faróis. A ciclovias segue sempre o traçado da calçada, protegida dos carros por uma faixa de no mínimo 40cm, como apresentado anteriormente. Assim, se um ciclista que percorre a avenida horizontal mostrada na planta quiser continuar nela após o cruzamento dessa via com a avenida vertical, seria mais seguro que ele fizesse a curva até a faixa de pedestres da ciclovias vertical para atravessar com segurança para o outro lado.

O sistema seria complementado com a implantação de semáforos para carros, pedestres e ciclistas em todos os cruzamentos, o que garantiria maior segurança a todos.

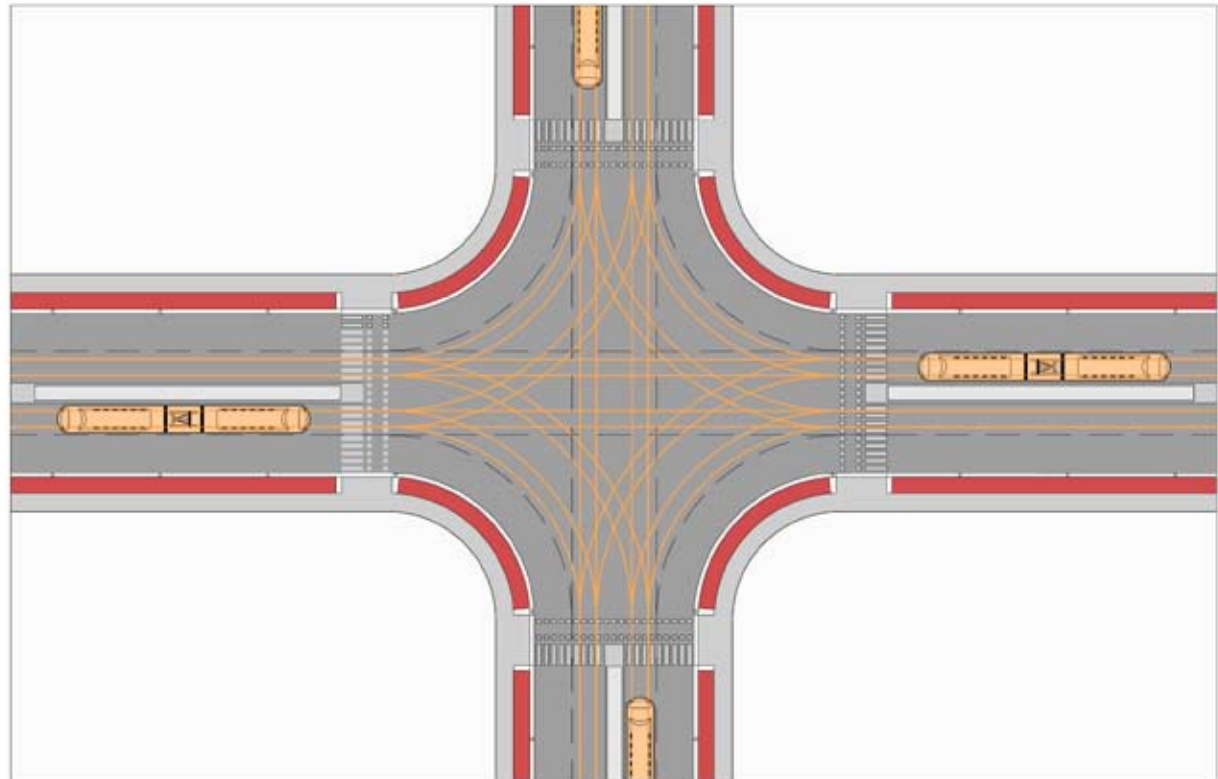


Figura 32. Planta do cruzamento de duas avenidas.



## 8 2ª APROXIMAÇÃO: RAIOS DE 2 KM

A segunda aproximação foi feita num raio de 2km ao redor da área selecionada para o desenvolvimento da escola parque modelo. Neste capítulo serão apresentadas as escolas públicas localizadas no entorno do parque, hospitais, postos de saúde, bibliotecas, entre outros.



Figura 33. Recorte da área de estudo do capítulo 8.

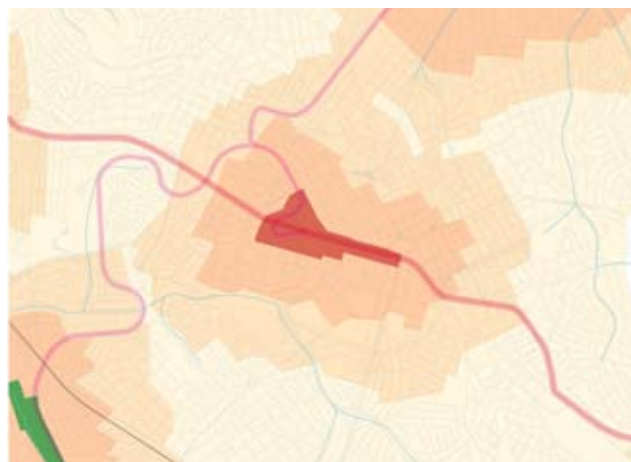


Figura 34. Recorte indicado ao lado com as novas escolas parque e suas áreas de abrangência. Destaque ao centro para a escola escolhida para ser desenvolvida.

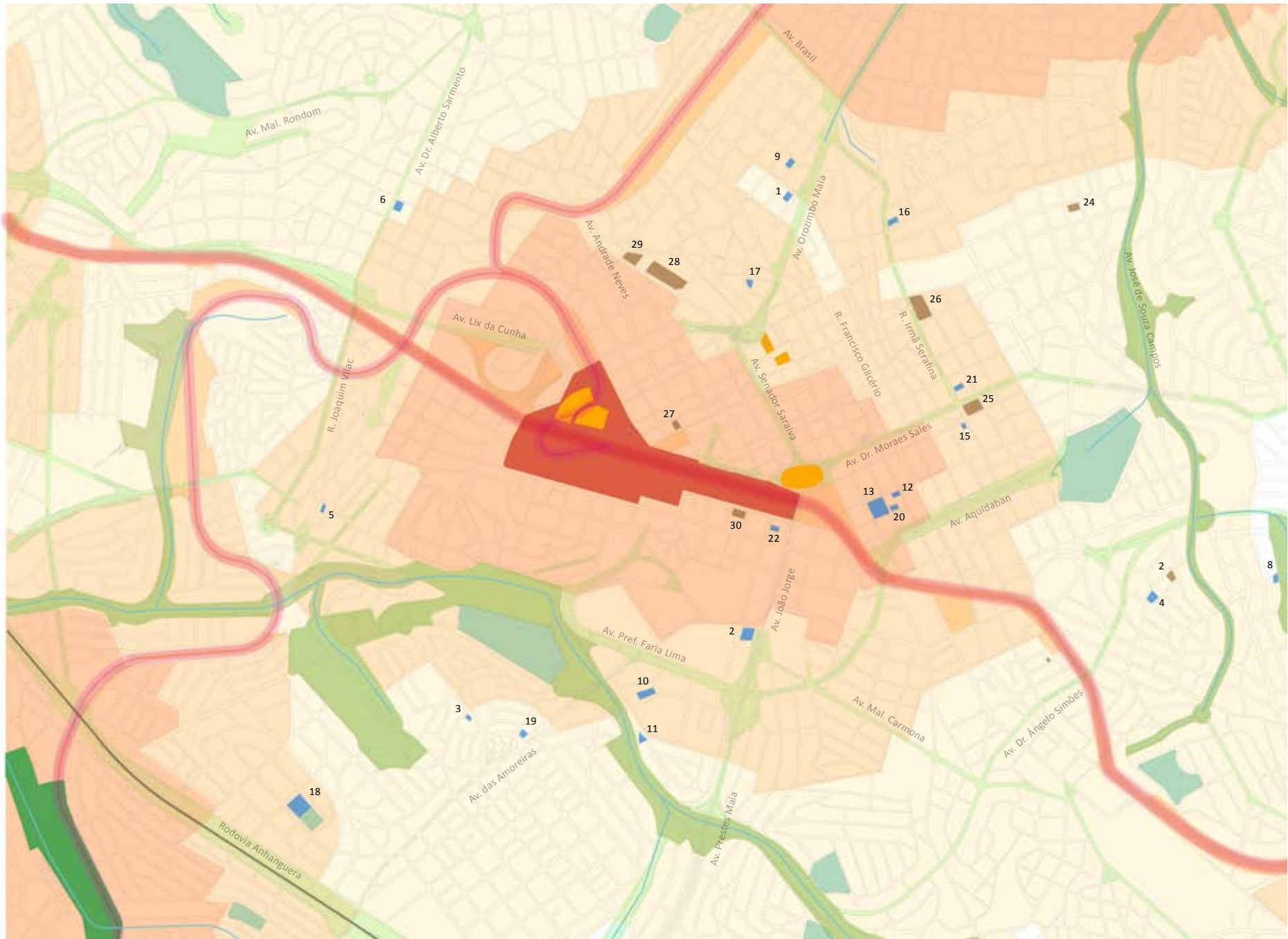
### 8.1 Mapas

#### 8.1.1 ESCOLAS PÚBLICAS LOCALIZADAS NA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DA ESCOLA PARQUE

O mapa mostra as escolas estaduais e municipais localizadas nas três áreas de abrangência da escola parque, que são de 500m, 1km e 2km. No total, os 11.042 alunos matriculados nas escolas públicas da área de abrangência de 2km do parque seriam atendidos, divididos em dois turnos de 5.521. A legenda das escolas encontra-se na página seguinte ao mapa.

#### MAPA DAS ESCOLAS MUNICIPAIS E ESTADUAIS LEGENDA







## LEGENDA - ESCOLAS PÚBLICAS

### EDUCAÇÃO INFANTIL EMEI

1	Perseu Leite de Barros
2	Celisa Cardoso do Amaral
3	Carlos Zink
4	Jose Pires Neto
5	Manoel Affonso Ferreira
6	Manoel Garcia Cônego

### CEMEI

7	Brigida Chinaglia Costa
8	Lions Club Campinas Norte
9	Gessy Gabriel Martins de Camargo - Conveniada
10	Adacamp - Assoc. p/o Desenv. dos Autistas em Campinas
11	Assoc. Campineira de Recuperação da Criança Parálítica
12	Appsa – Assoc. do Pão dos Pobres de Santo Antônio
13	Creche Dom Bosquinho
14	Instituto Popular Humberto de Campos
15	Soc. Fem. de Assistência Inf. – Creche B. Quirino – Un.1
16	Centro de Formação Semente da Vida
17	Lar Infantil Irmã Maria Antonia – Goe

## ENSINO FUNDAMENTAL

### EMEF

Vicente Rao

### EMEF/EJA

Geny Rodriguez

### CEMEFEJA/EMEF

Paulo Freire

### CEMEFEJA

Prof. Sérgio Rossini

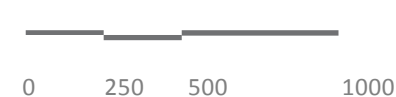
21  
22  
Pierre Bonhomme

### ESCOLAS ESTADUAIS

23	Prof. Jose Vilagelin Neto
24	Prof. João Lourenco Rodrigues
25	Prof. Francisco Glicerio
26	Carlos Gomes
27	Orosimbo Maia
28	Colégio Culto À Ciência
29	Prof. Benedito Sampaio
30	Prof. Antônio Vilela Júnior

## MAPA DE TRANSPORTE PÚBLICO: BONDES LEGENDA

	Ferrovias ativas para transporte de carga
	Ferrovias desativadas e parcialmente removidas
	Linhas de bonde retomadas
	Linhas de bonde sugeridas
	Estações de bonde sugeridas
	Terminais de ônibus existentes
	Escola parque escolhida
	Escolas municipais
	Escolas estaduais
	Bibliotecas municipais
	Órgãos ligados à prefeitura
	Hospitais
	Postos de saúde
	Universidades
	Institutos de pesquisa
	Teatros e anfiteatros municipais
	Outros pontos de interesse



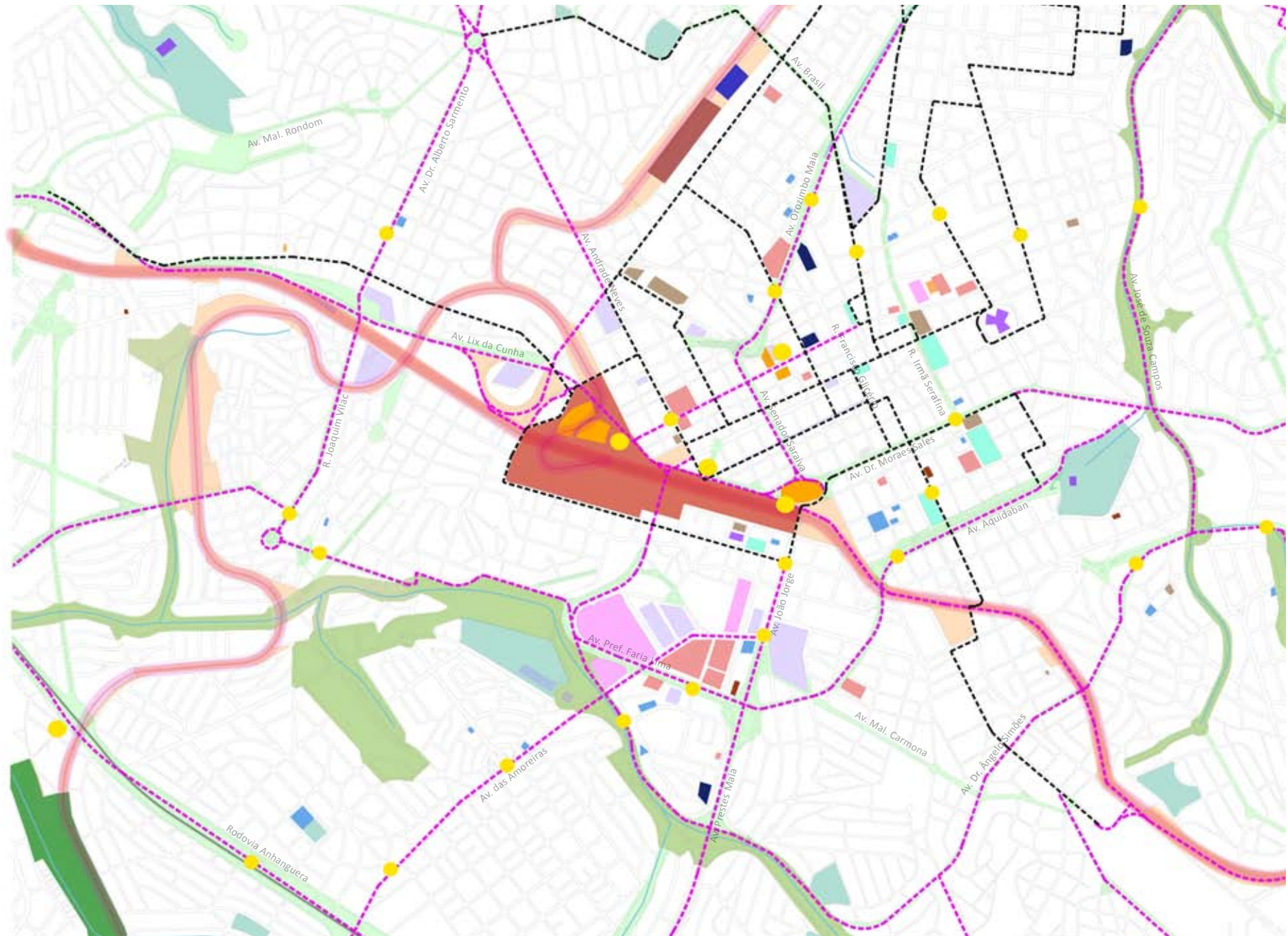
## 8.1.2 TRANSPORTE PÚBLICO E ESCOLAS: BONDES

Aqui são apresentadas as escolas estaduais e municipais localizadas na área e as linhas de bonde sugeridas. A malha de bondes atende todas as escolas, o que possibilita que seus alunos acessem a escola parque. O mapa também mostra as paradas de bonde que seriam fundamentais para que o sistema funcionasse, ou seja, é prevista uma parada de bonde próximo a cada escola pública.

É importante deixar claro que não são propostas todas as estações de bonde necessárias para o sistema funcionar bem na cidade, mas apenas aquelas que conectam a escola parque e o local de estudo das crianças.

São apresentados no mapa os estabelecimentos localizados na área, que também seriam beneficiados pelo transporte público sobre trilhos proposto.

Fontes consultadas para a execução do mapa: Site da Prefeitura Municipal de Campinas, Google Earth.



### 8.1.3 MOBILIDADE URBANA E ESCOLAS: CICLOVIAS

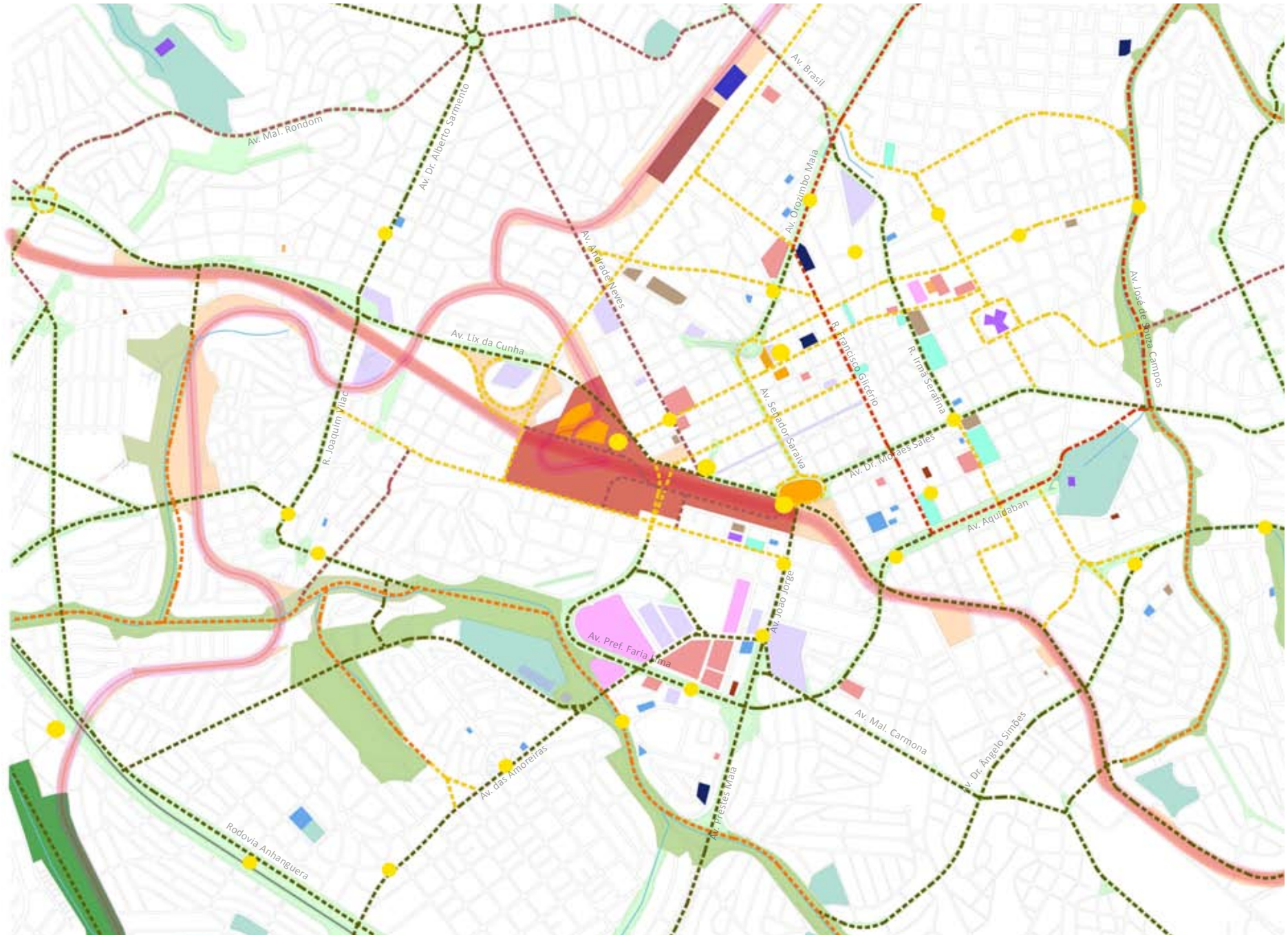
Aqui é apresentado o sistema de ciclovias proposto, dividido nas categorias que já foram apresentadas, e que conectam as escolas parques aos outros parques existentes na cidade. Há também uma relação entre as paradas dos bondes e a passagem das ciclovias. Em muitos casos, serão propostos bicicletários próximos a essas paradas, para que se possa mudar de tipo de transporte quando necessário.

As ciclovias atendem as escolas públicas da área, como é possível notar no mapa, e se integram também aos terminais rodoviários. No mapa são apresentados os estabelecimentos localizados na área, que também seriam beneficiados pelo sistema de ciclovias.

#### MAPA DE MOBILIDADE URBANA: CICLOVIAS LEGENDA



Fontes consultadas para a execução do mapa: Site da Prefeitura Municipal de Campinas, Google Earth.



## 9 ESCOLA PARQUE PÁTIO CENTRAL

### 9.1 Apresentação da área

As fotos aéreas apresentadas a seguir são uma série de aproximações à área onde se localiza a escola parque escolhida para servir de modelo às demais, nomeada de “Escola Parque Pátio Central”.



**Figura 34** (à esquerda). Foto aérea com a cidade de Campinas ao centro e as vizinhas, Hortolândia, Valinhos e Paulínia. O tecido urbano dessas cidades já se encontra em estado de conurbação. Destaque para a área indicada ao centro da imagem, ampliada ao lado. Fonte: Google Earth, 2010.

**Figura 35** (à direita). Centro de Campinas e seus bairros vizinhos. Ao centro, complexo ferroviário central. Fonte: Google Earth 2010.





**Figura 36** (à esquerda). Centro e Vila Industrial.

**Figura 37** (abaixo). Complexo ferroviário (1); nova rodoviária com terminal intermunicipal de ônibus (2); terminal municipal de ônibus (3); praça Correia de Lemos (4); Teatro Castro Mendes (5); Escola Antonio Villela Jr. (6); oficinas de manutenção da ferrovia (7); estação (8); Museu da Cidade (9).





### 9.1.1 Breve histórico

A importância desse lote no traçado urbano da cidade é explicitada com uma breve análise de seu entorno. Nas proximidades do terreno se localizam importantes edificações da cidade, como o Terminal Multimodal Ramos de Azevedo, que compreende um terminal rodoviário e um terminal intermunicipal de ônibus, um terminal municipal de ônibus, o Museu da Cidade de Campinas e o Teatro Castro Mendes. Também em frente ao muro de divisa do terreno, na Vila Industrial, situa-se uma das primeiras escolas projetadas pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, a Escola Estadual Antonio Villela Junior (1960).



**Figura 38** (à esquerda). Foto aérea do ano 1975. O complexo ferroviário quando ainda abrigava o pátio de manobras (2). A Praça dos Cisnes (4), localizada no meio do Viaduto Cury, deu lugar a um terminal municipal de ônibus. O prédio em construção à direita (8) é o mais alto da região, com 90m de altura. Na foto, ainda: o prédio da estação (1); o local onde foi contruída a nova rodoviária (3); a Praça Correia de Lemos (5); o Teatro Castro Mendes (6); e a Escola Estadual Antonio Villela Junior (7), de Paulo Mendes da Rocha.

**Figura 39** (1a.acima). Vista da rua Francisco Teodoro (Vila Industrial) de frente para o muro que divide o bairro do complexo. Foto da autora, 2010.

**Figura 40** (2a. de cima pra baixo) Fachada norte da Escola Antonio Villela Junior. Foto da autora, 2010.



**Figura 41.** A estação na década de 1920, após a chegada do bonde da Cia. Campineira de Tração Luz e Força. Fonte: Cartão Postal – Coleção Jamil Nassif Abib – Centro de Memória da Unicamp.



**Figura 42.** Fachada frontal da seção de locomotivas, com relógio no frontão. Fonte: Acervo do Museu da Companhia Paulista.

O lote escolhido para receber o projeto da Escola Parque Pátio Central – com dimensões de 1,3 Km de extensão por 150 m de largura – abriga várias edificações que faziam parte das oficinas das Companhias Mogiana e Paulista, assim como edificações de apoio aos pátios de manobra. Boa parte desses galpões está em estado de deterioração devido ao descaso do município, apesar de quase todos serem bens tombados pelo órgão de tombamento municipal, o CONDEPACC (Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas). A única edificação tombada pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) é a estação, e muitas outras não foram consideradas importantes suficientemente para entrarem no processo de tombamento nem mesmo pelo município, ao que tudo indica, por questões estéticas. As edificações maiores e monumentais foram tombadas, enquanto outras – menores ou mais deterioradas –, construídas inclusive no mesmo período, foram deixadas de fora do processo. No entanto, é necessário entender a importância do complexo ferroviário como um todo, sobretudo por conta de sua privilegiada localização, no coração de Campinas, com potencial enorme para abrigar tantos usos úteis à população.

Dando um salto no tempo, após a desativação completa do transporte ferroviário de passageiros, que se deu em 2001, toda a área do complexo entrou em estado de deterioração e abandono. Ao mesmo tempo, com a eleição do prefeito Antonio da Costa Santos do PT, formado em Arquitetura e Urbanismo, o cenário de abandono do complexo ferroviário campineiro sofreu algumas modificações significativas. O prefeito – antigo defensor do patrimônio histórico e membro do grupo Febre Amarela, que lutou pela criação do órgão municipal de tombamento de Campinas, o CONDEPACC – sugeriu uma série de projetos para a área do complexo. Mesmo após o assassinato de Toninho – por motivos até hoje nebulosos – no final de 2001, o planejamento iniciado por ele foi seguido por sua sucessora, a vice-prefeita Izalene Tiene.

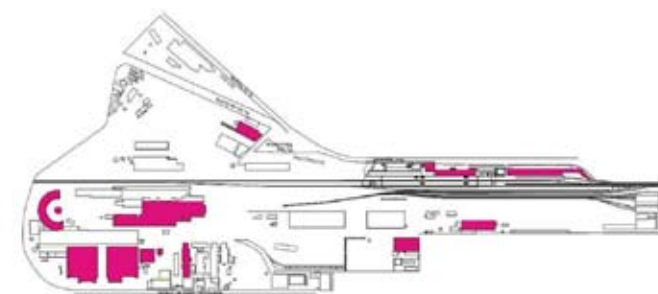
Assim, em 2002 a estação foi restaurada e transformada em centro cultural, a chamada “Estação Cultura”. Entre 2002 e 2004 muitos projetos foram implantados na área, como a Casa do Hip Hop, a Escola Municipal de Cultura e Arte, o Posto de Informações Turísticas, a Estação Esportes e o CEPROCAMP (Centro Profissionalizante Antonio da Costa Santos). Nesse período, a Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo de Campinas (CMCET) foi transferida para o local, assim como o CONDEPACC. Esse deslocamento levou os órgãos administrativos da prefeitura para uma localização mais aproximada dos locais onde a cultura passou a ser promovida na cidade <sup>16</sup>.

16. POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. P. 200.

Quem sucedeu Izalene Tiene foi o prefeito do PDT, Hélio de Oliveira Santos, eleito em 2004 e reeleito nas últimas eleições. Assim que assumiu a posse, transferiu a Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Turismo novamente para o prédio da prefeitura, revertendo o ato simbólico do prefeito Toninho. Os projetos culturais foram minguando e hoje o complexo está novamente abandonado. Não há mais movimento no local, a galeria de arte que antigamente se apropriava das paredes do único túnel de pedestres que liga um lado ao outro da cidade – arte produzida pelos alunos do centro cultural – não existe mais e o túnel voltou a causar medo aos moradores das redondezas, que preferem dar a volta em todo o terreno do que passar pela viela escura de 100 metros de comprimento. Assaltos dentro do túnel são frequentes, conforme anunciam as notícias de jornal de tempos em tempos. Com a intenção de diminuir o vandalismo e a violência no local, a prefeitura prometeu manter os acessos ao túnel vigiados pela Guarda Municipal e mandou instalar luminárias “antivandalismo”, ou seja, blindadas e, portanto, “resistentes a depredações”<sup>17</sup>. Cada lâmpada custou 250 reais e foram necessárias 29 para iluminar o túnel todo. Além disso, em 2007 o maior teatro da cidade, o Castro Mendes – adaptado no edifício do antigo Cine Casablanca –, com capacidade para 800 pessoas, foi interditado para obras e se encontra fechado até hoje. Assim, Campinas conta hoje com apenas um teatro municipal de médio porte com pouco mais de 600 assentos, localizado no Centro de Convivência da cidade.

Desde sua posse, o prefeito vem realizando uma série de benfeitorias na cidade devido a verbas conseguidas tanto do governo estadual quanto do federal: asfaltamento de avenidas importantes – enquanto as ruas de bairros continuam esburacadas, sem se falar nas calçadas –; construção de uma nova rodoviária, inaugurada em 2008 – a apenas três quadras da antiga, recentemente implodida pra apagar qualquer possibilidade de questionamentos quanto à ineficiência, em questões de tráfego, em deslocá-la pouquíssimos metros –; inauguração do túnel que passa sob o complexo ferroviário – cuja obra levou 26 anos para ser finalizada e estava, além de tudo, travando o desenvolvimento da área. Tudo isso “preparou o terreno” para que Campinas se tornasse uma metrópole atrativa para investimentos financeiros dos grandes agentes imobiliários. Com a chegada do TAV, Campinas se tornará um pólo ainda mais importante no cenário nacional, quadro este que também impulsiona a atração de investidores e alegra o prefeito, que conta com pleno apoio do presidente Lula.

17. OLIVEIRA, Janaína. Ladrões seguem agindo no túnel da Vila Industrial. Agência Anhangüera de Notícias. Campinas, SP. 21 out. 2009/TEODORO, Mariana. Túnel de pedestre ganha iluminação antivandalismo. Agência Anhangüera de Notícias. Campinas, SP. 26 mar. 2009. / OLIVEIRA, Janaína. GM promete manter ronda fixa no túnel da Fepasa. Agência Anhangüera de Notícias. Campinas, SP. 14 out. 2009.



**Figura 43.** Edificações tombadas. Fonte: CONDEPACC.

**Figura 44.** Teatro Municipal Castro Mendes, interditado desde 2007 para obras.

**Figura 45.** Praça Correia de Lemos, em frente ao teatro. Fotos da autora, 2010.

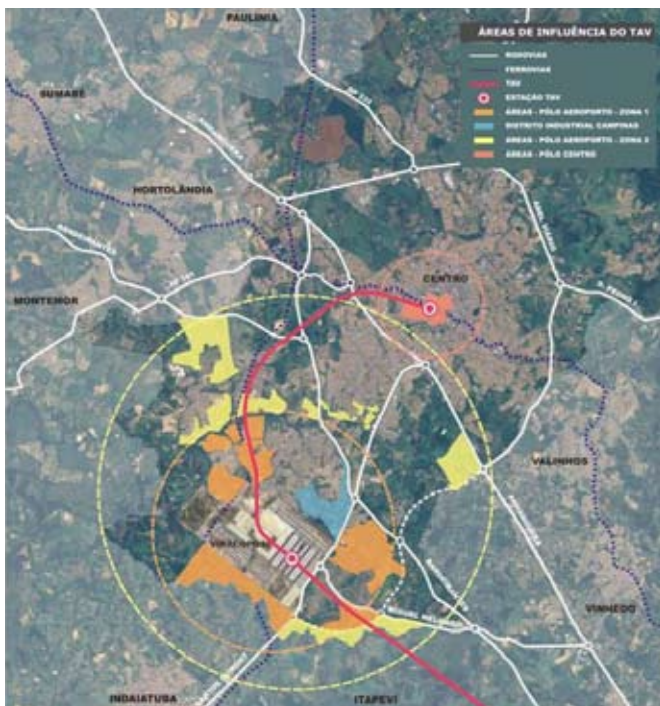
### 9.1.2 Propostas para a área

Três propostas estão sendo elaboradas para a região do centro de Campinas e do complexo ferroviário em questão: a de se adensar a área, tanto física quanto populacionalmente; a estação do trem de alta velocidade (TAV), que tem previsões de ser instalada ao lado da nova rodoviária; e o projeto do escritório do arquiteto curitibano Jaime Lerner, encomendado pela prefeitura e que prevê a construção de prédios residenciais e de escritórios na área do complexo ferroviário, assim como um centro de compras, um teatro e muito mais.

A proposta do TAV pode, no entanto, inviabilizar o projeto de Lerner e frustrar as expectativas do prefeito para a área. Por ser a estação final do trem que ligará o Rio de Janeiro à Campinas, é prevista a instalação do novo pátio de manobras na área do antigo pátio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Retomando o mote da proposta deste TFG, considera-se a retomada do transporte de passageiros sobre trilhos não só no trecho entre Campinas e Rio de Janeiro, mas em todo o interior do Brasil. O próprio projeto do TAV considera que, a longo prazo, a malha ferroviária seria expandida para outras importantes cidades dos estados de São Paulo, Minas Gerais e do Paraná, como Curitiba, Uberlândia e Belo Horizonte, como apresentado anteriormente. Não há, no entanto, devida atenção ao transporte regional de passageiros entre cidades menores do interior, e é essa a proposta que se faz neste trabalho.

Além disso, propõe-se para cada uma das áreas escolhidas uma escola parque que atenda os alunos de escolas públicas localizadas numa área de 2km ao redor de cada área, assim como toda a comunidade da região.



**Figura 46.** Proposta de Jaime Lerner para a área. Fonte: Site TAV Campinas.

**Figura 47.** Proposta do traçado do TAV no município de Campinas. Fonte: Site TAV Campinas.

## 9.2 Partido arquitetônico

Pelo fato de o projeto se localizar em uma área tombada, optou-se por uma intervenção mínima e discreta, com a intenção de destacar as edificações existentes, e não as novas. Assim, propõe-se que o pavilhão onde serão dadas as aulas de artes tenha a cobertura no nível atual do terreno. Seriam escavadas passagens por baixo da avenida da estação, para que assim os pedestres pudessem acessar o parque em nível a partir dos terminais de ônibus e da rodoviária. O prédio seria construído nesse rebaixo, não obstruindo, assim, as visuais originais do terreno. Além disso, é proposta uma passarela articulada ao pavilhão de artes, que promoveria a transposição da ferrovia por cima, conforme será apresentado a seguir.

Os materiais sugeridos para a construção das novas edificações e dos anexos propostos seriam concreto, aço, vidro e madeira, que se destacariam bastante dos tijolos aparentes das edificações existentes. Dessa forma, não haveria dúvida quanto ao que é novo e o que é antigo.

### 9.2.1 Primeiros Croquis

Os primeiros croquis da proposta já levam em consideração as premissas de projeto apresentadas no tópico anterior. Como há um desnível de quatro metros entre a Rua Francisco Teodoro, na Vila Industrial, e o terreno, é possível criar uma passarela em nível, que passa por cima do lote e atravessa a ferrovia. Além disso, é sugerida a demolição de duas quadras localizadas a leste do prédio do Teatro Castro Mendes, o que ampliaria a praça existente e a conectaria à escola parque. Nessa nova praça, propõe-se a construção do novo teatro municipal da cidade, e que o atual teatro volte a ser usado como cinema.

Apesar de transformar as três quadras em uma grande praça, o percurso da rua em frente ao atual Teatro Castro Mendes seria mantido para pedestres, e prolongado até a avenida da estação por meio de uma passarela. Essa passarela estaria articulada ao novo edifício de salas de aula e oficinas por um volume de circulação vertical que se repete em outros pontos do parque. Esses volumes, além de promoverem a circulação vertical, concentrariam pontos de informação, sanitários, vestiários e guarda-volumes. Seriam as únicas novas edificações que se destacariam no parque, o que é importante, já que serviriam como orientação a seus usuários.

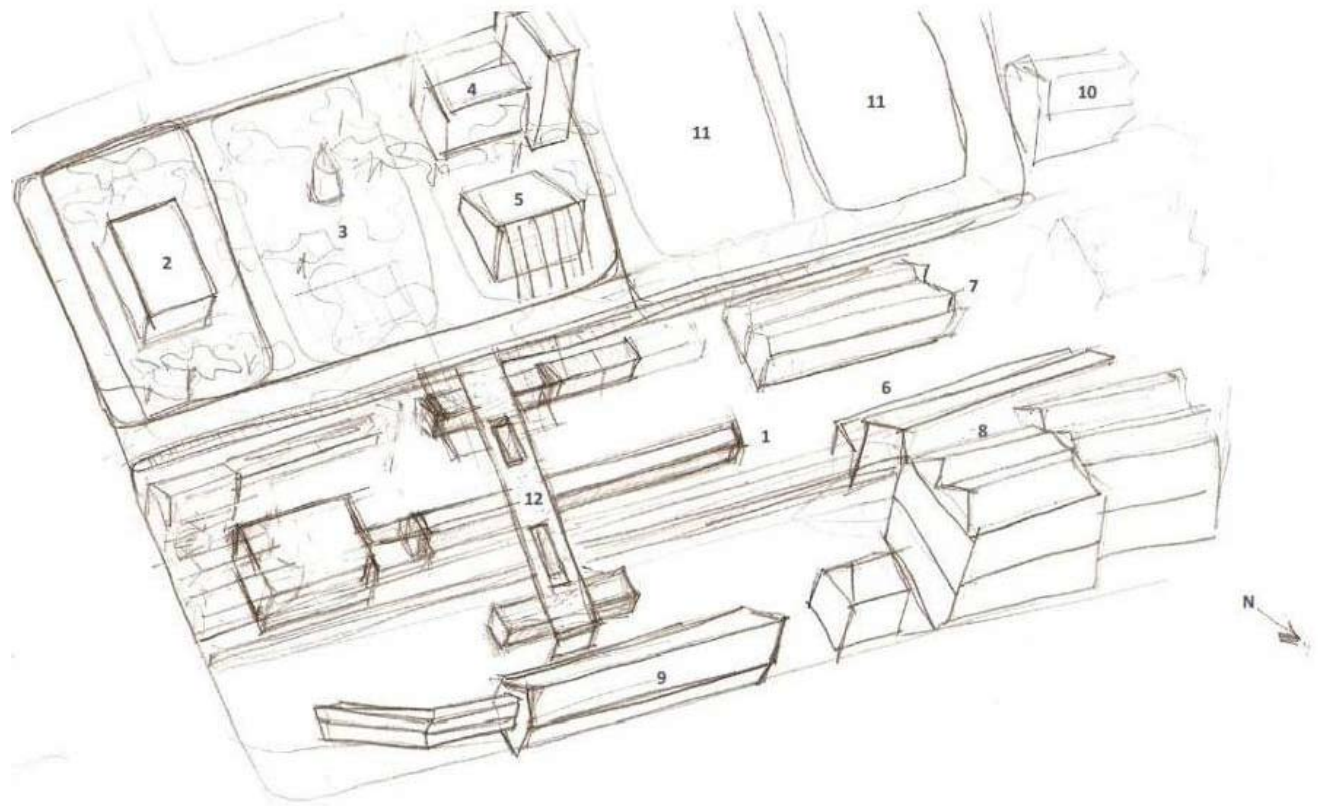
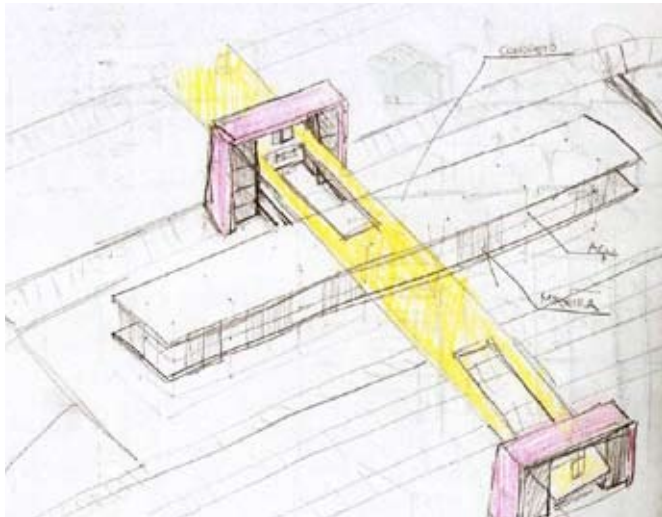
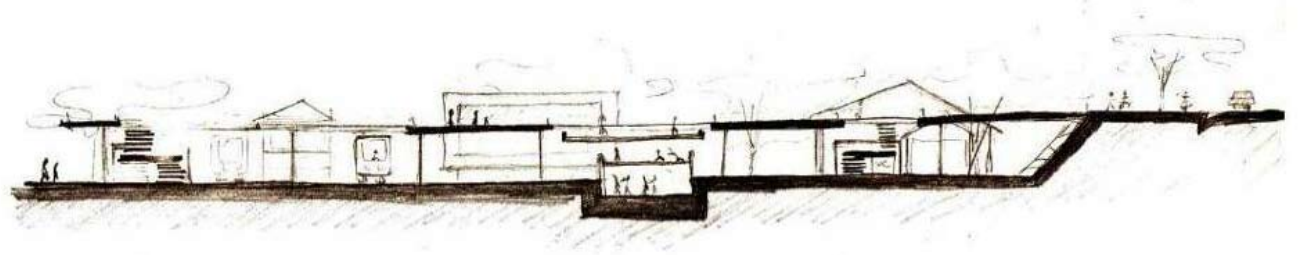
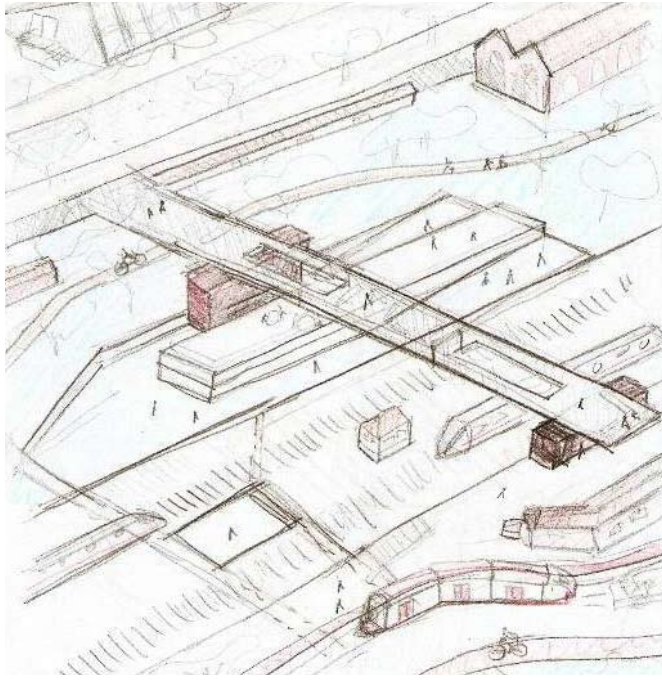
Todas as outras edificações do parque receberiam novos usos, que serão aqui apresentados.

**Figura 48** (página ao lado, direita abaixo). A proposta de demolir as duas quadras da Vila Industrial (à esquerda) para ampliar a praça do teatro e integrá-la com o novo parque. Aparecem no desenho: Pavilhão de artes **(1)**; novo teatro municipal **(2)**; coreto **(3)**; retomada do cinema **(4)**; escola do Paulo Mendes **(5)**; ampliação das plataformas da estação **(6)**; biblioteca **(7)**; estação **(8)**; Centro Profissionalizante Ceprocamp, já existente **(9)**; administração do parque **(10)**; quadras ocupadas por edificações, em sua maior parte, originais da Vila Industrial e com importância histórica, muitas delas tombadas **(11)**, passarela **(12)**.

**Figura 49** (direita, acima). Corte passando pela passarela para mostrar o desnível entre a Vila Industrial (à direita) e o complexo. Assim surgiu a ideia de enterrar o pavilhão para que a passarela passasse por cima.

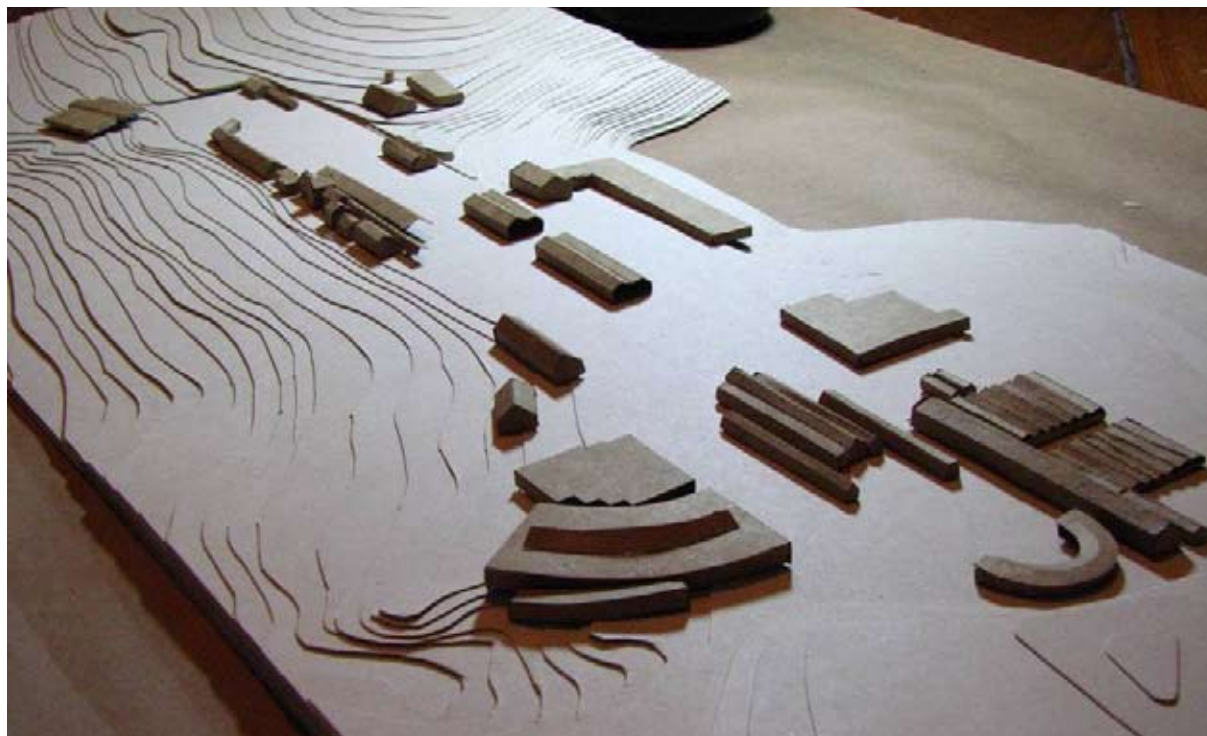
**Figura 50** (esquerda, abaixo). A articulação entre o pavilhão de artes, a passarela e os volumes de circulação vertical.

**Figura 51** (esquerda acima). Passarela, volumes de circulação vertical (em vermelho) e passagem subterrânea.



### 9.2.2 Maquete física

Durante o desenvolvimento do projeto foi indispensável a produção de uma maquete física como importante estudo volumétrico. A primeira imagem mostra a situação inicial da área e a segunda, a proposta, com a passarela, o pavilhão de artes, a ampliação das plataformas, os volumes de circulação vertical e os rebaixos sugeridos para promover os acessos ao parque por baixo da ferrovia e da avenida.



**Figura 52** (à esquerda). Foto da maquete física (escala 1:2.500) sem as intervenções. Todas as edificações apresentadas pertencem ao complexo ferroviário.

**Figura 53** (à direita). Foto da maquete com as intervenções: rebaixo no terreno para possibilitar o acesso a pé entre o parque e os terminais de ônibus e a rodoviária; passarela, que promove também a transposição da ferrovia; pavilhão de artes, com sua cobertura na cota original do terreno; ampliação de duas plataformas na estação e prolongamento da cobertura.





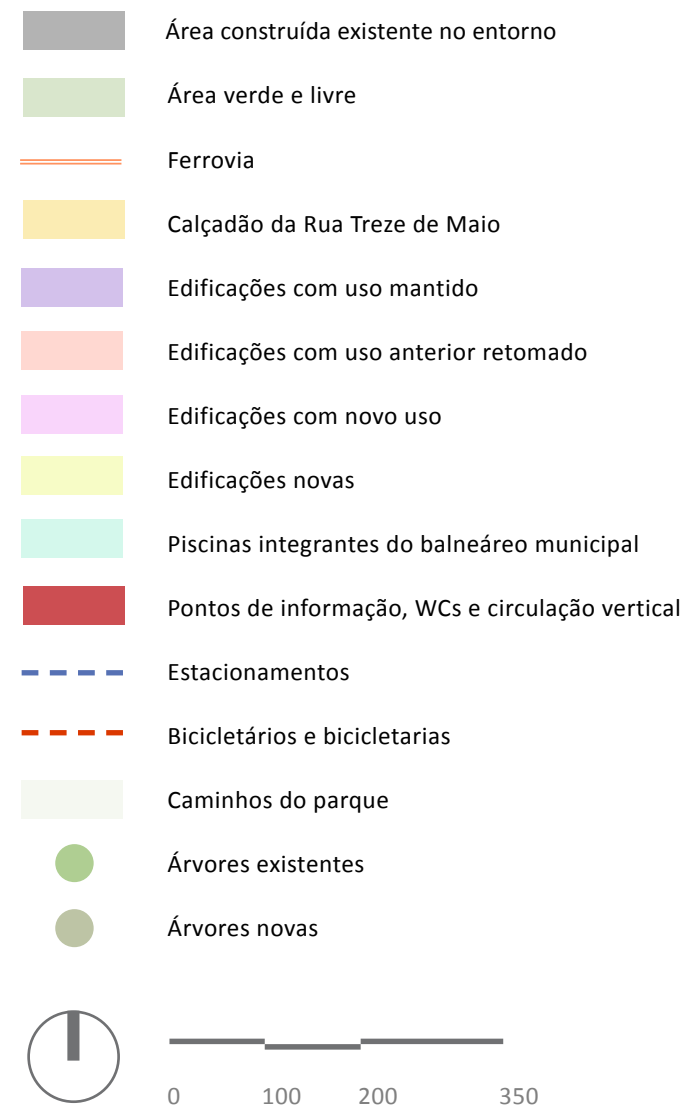
### 9.3 Proposta

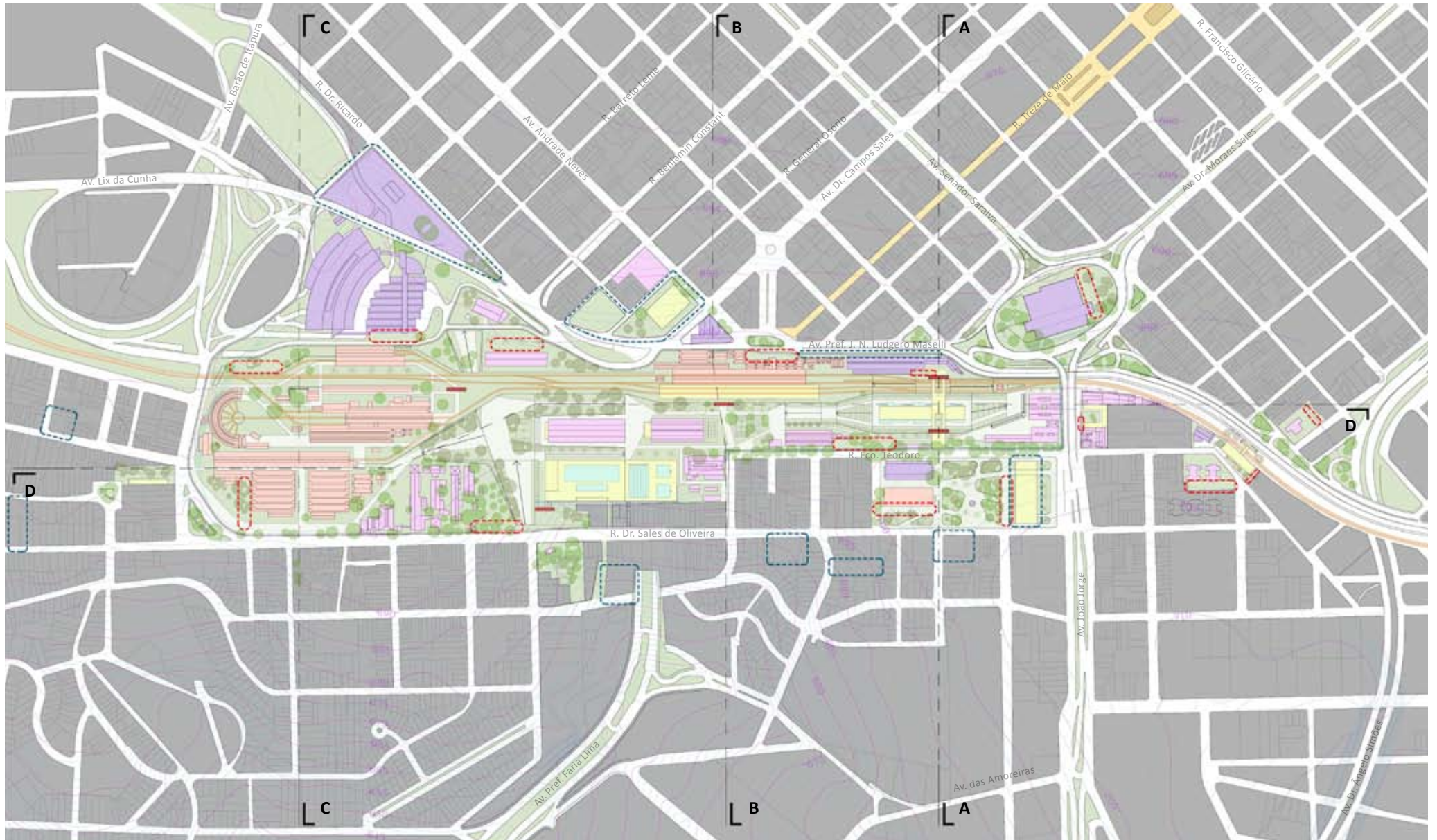
Os desenhos a seguir apresentam a proposta para a Escola Parque Pátio Central. É, na verdade, um plano diretor de ocupação da área, pois aponta diretrizes de projeto para todo o complexo. Além da proposta da escola parque, que requer áreas dedicadas à prática esportiva e artística, propõe-se que as oficinas de manutenção de locomotivas e vagões sejam reativadas, devido ao seu bom estado de funcionamento – estavam em uso até 2008, administradas pela América Latina Logística. Outra proposta é de que a antiga estação seja reativada e que receba duas novas plataformas para acomodar os novos trens que passariam pela área. Todos os outros galpões ganhariam novos usos: biblioteca, refeitório – que seria o ponto de contato entre os turnos da manhã e da tarde –, teatro, ateliers de arte, balneário, centro de informações turísticas, mercado e habitação popular. A seguir será apresentada a implantação, com a indicação de todas essas edificações.

#### 9.3.1 IMPLANTAÇÃO

A implantação do parque apresenta todas as suas edificações e o uso que cada uma delas receberia. Os edifícios estão inseridos num grande parque, que extrapola os limites do lote. Buscou-se anexar praças localizadas no entorno do complexo ao parque, criando uma série de percursos possíveis entre as edificações. Foram criados três rebaixos significativos no lote: um junto à rodoviária e ao terminal intermunicipal de ônibus; outro junto ao terminal municipal de ônibus; e outro próximo à praça localizada ao sul do lote. Além disso, existe uma outra possibilidade de acessar o parque pelo subsolo: através do túnel de pedestres existente sob a estação. O acesso se daria por meio de um volume de circulação vertical e pela adição de elevadores nas duas pontas do túnel, que hoje só pode ser acessado através de escadas. As transposições da ferrovia por meio de passarelas acontecem em dois momentos: uma, entre a nova praça do teatro, na Vila Industrial, e a avenida da estação, no Centro; outra entre as duas áreas que receberão habitação popular, ao leste do lote. Em ambos os casos, a passarela se associa a uma edificação, que em cada situação recebe um uso diferente. No primeiro caso, a edificação seria usada como escola de arte. No segundo, como um mercado de bairro. É esse uso vinculado à passarela que a torna uma local de passagem mais movimentado e seguro para quem precisa atravessá-la. É importante ressaltar que essa proposta não se limitaria apenas às duas localidades citadas. Em muitos outros pontos da ferrovia poderiam ser adotadas soluções de transposição como essa, independentemente do uso da edificação anexa à passarela.

#### IMPLANTAÇÃO LEGENDA



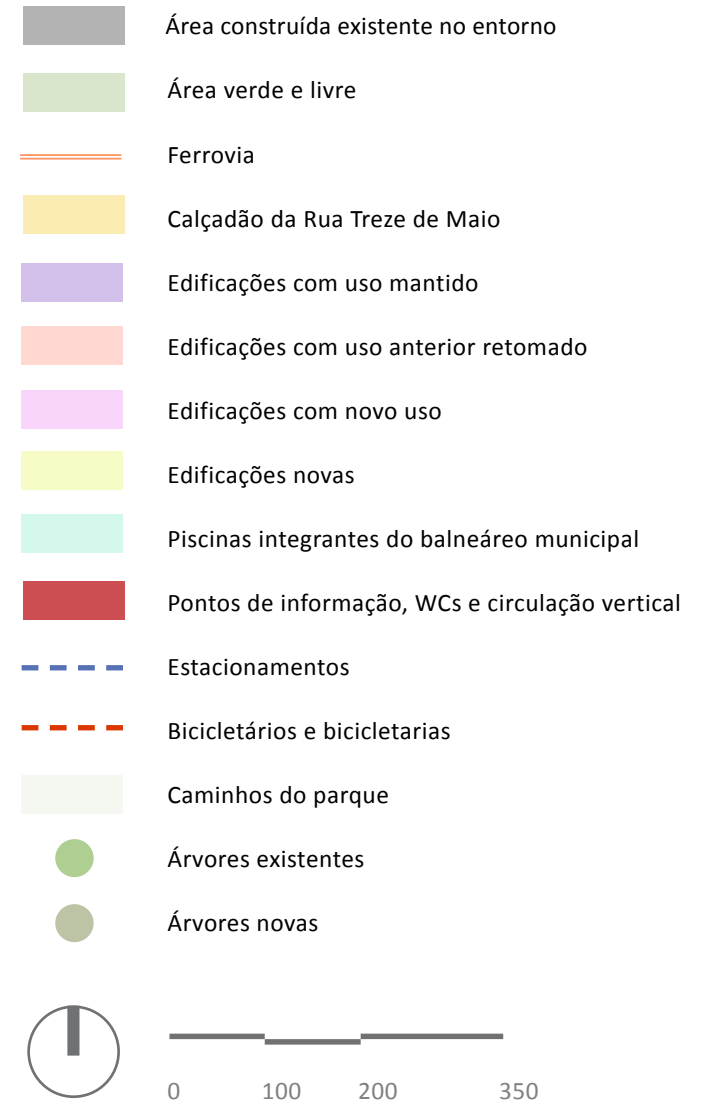


### 9.3.2 SUBSOLO

Essa mesma lógica é adotada para o túnel de pedestres que corta o lote. Propõe-se que se vincule novos usos ao túnel, que poderiam ser diversos: agência de correio, poupa-tempo, farmácia popular, museu, ou mesmo áreas administrativas do parque e da ferrovia.

Além disso, propõe-se o uso dos subsolos das novas edificações – novo teatro municipal e escolas técnicas localizadas ao norte do lote – como estacionamentos subterrâneos. O túnel de carros existente e que cruza o lote por baixo continuaria existindo sem alterações.

#### SUBSOLO LEGENDA

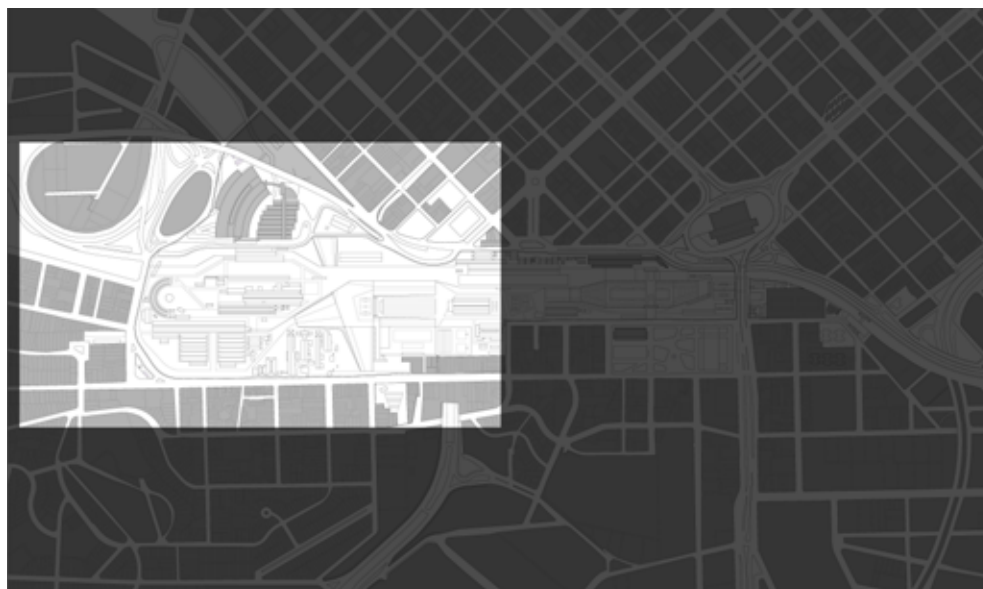









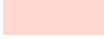

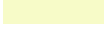
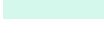



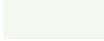



### 9.3.3 IMPLANTAÇÃO AMPLIADA 1

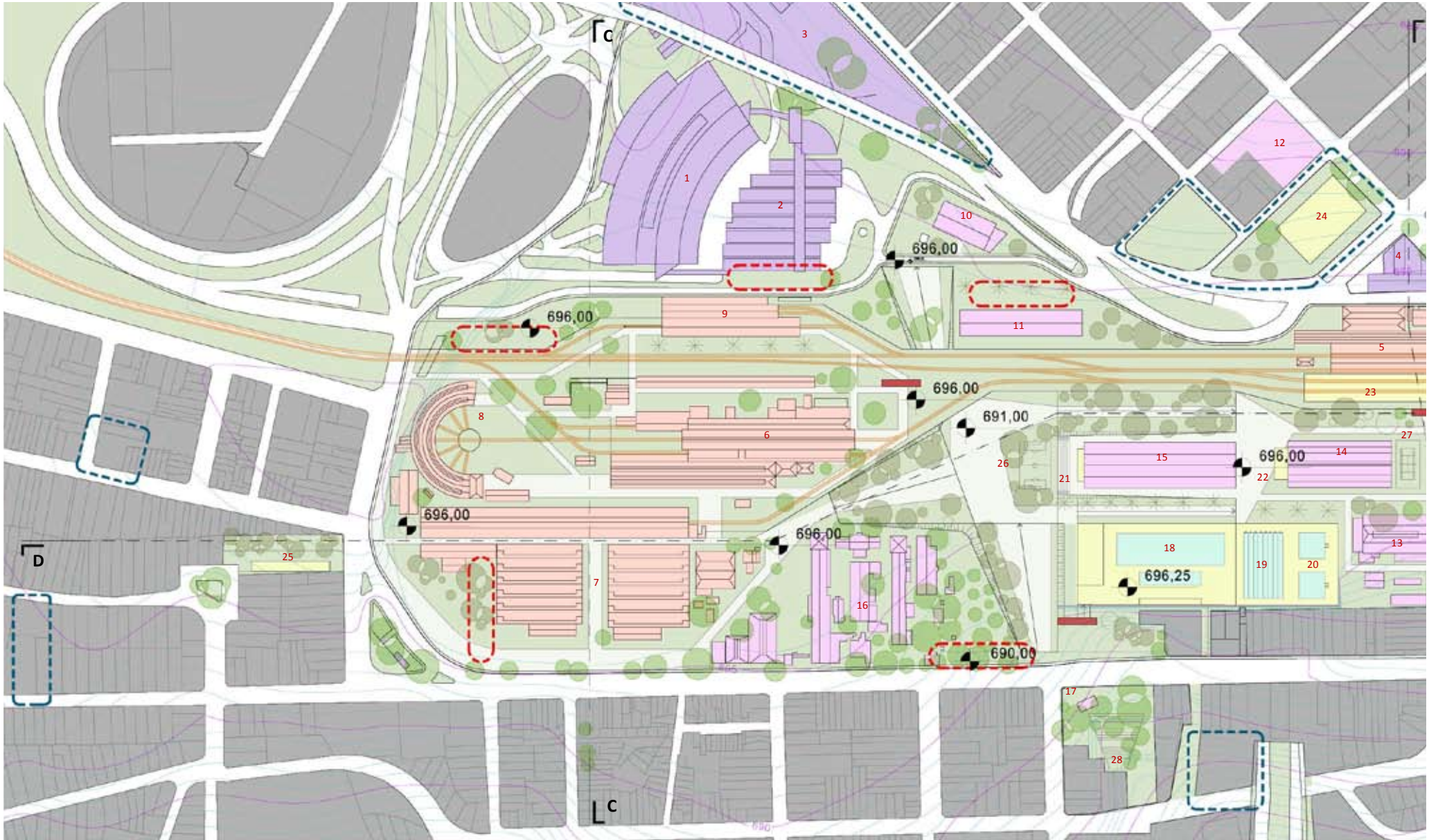
#### NUMERAÇÃO - LEGENDA

- |   |  |
|---|--|
| 1. Rodoviária (Terminal Multimodal Ramos de Azevedo)    | 15. Refeitório para crianças e adultos             |
| 2. Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira   | 16. Administração das oficinas e da ferrovia       |
| 3. Estacionamento da rodoviária                         | 17. Apoio à praça (WCs) e guarda civil             |
| 4. Museu da Cidade                                      | 18. Piscinas recreativas para adultos e crianças   |
| 5. Estação de Trem                                      | 19. Piscina olímpica                               |
| 6. Oficina de montagem e manutenção de locomotivas      | 20. Piscinas para mergulho                         |
| 7. Oficina de montagem e manutenção de vagões           | 21. Anexo do refeitório (cozinha, sanitários)      |
| 8. Rotunda  | 22. Anexo das quadras (vestiários, depósito)       |
| 9. Oficina de manutenção da ferrovia                    | 23. Ampliação de duas plataformas da estação       |
| 10. Informações turísticas e guarda civil metropolitana | 24. Colégio técnico público                        |
| 11. Espaço para feiras e mercado                        | 25. Área de convívio dos funcionários das oficinas |
| 12. Área de visitação e consulta do arquivo municipal   | 26. Quadra de futebol                              |
| 13. Administração do sistema de escolas parque          | 27. Quadras de vôlei e de tênis                    |
| 14. Quadras poliesportivas cobertas                     | 28. Anfiteatro a céu aberto na praça               |



#### IMPLANTAÇÃO AMPLIADA - PARTE 1 LEGENDA

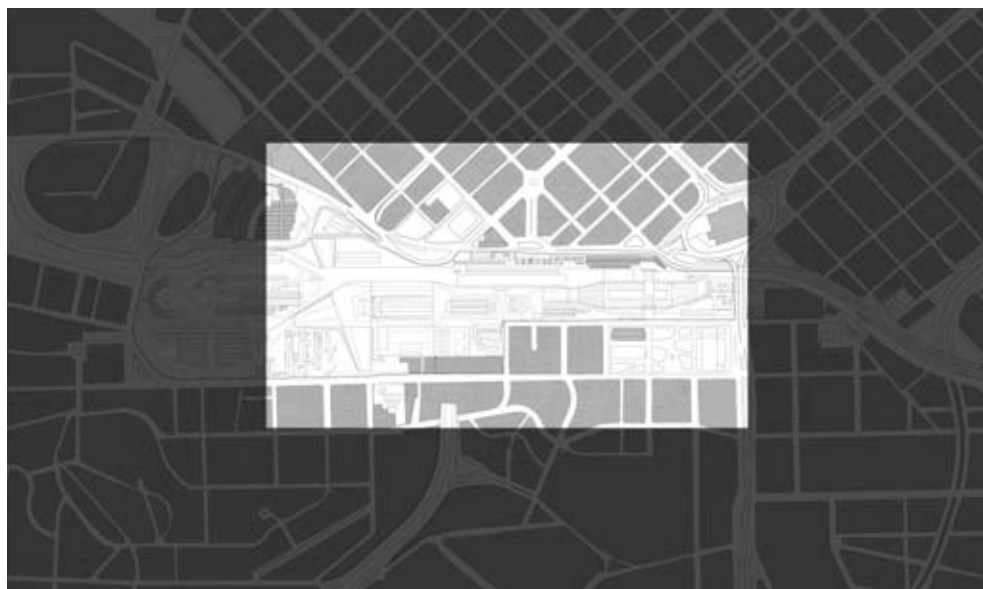
- |   |   |
|---|---|
|    | Área construída existente no entorno            |
|    | Área verde e livre                              |
|    | Ferrovia  |
|    | Calçada da Rua Treze de Maio                    |
|    | Edificações com uso mantido                     |
|    | Edificações com uso anterior retomado           |
|    | Edificações com novo uso                        |
|    | Edificações novas                               |
|    | Piscinas integrantes do balneário municipal     |
|   | Pontos de informação, WCs e circulação vertical |
|  | Estacionamentos                                 |
|  | Bicicletários e bicicletarias                   |
|  | Caminhos do parque                              |
|  | Árvores existentes                              |
|  | Árvores novas                                   |
|  | 0 50 100 200                                    |



## 9.3.4 IMPLANTAÇÃO AMPLIADA 2

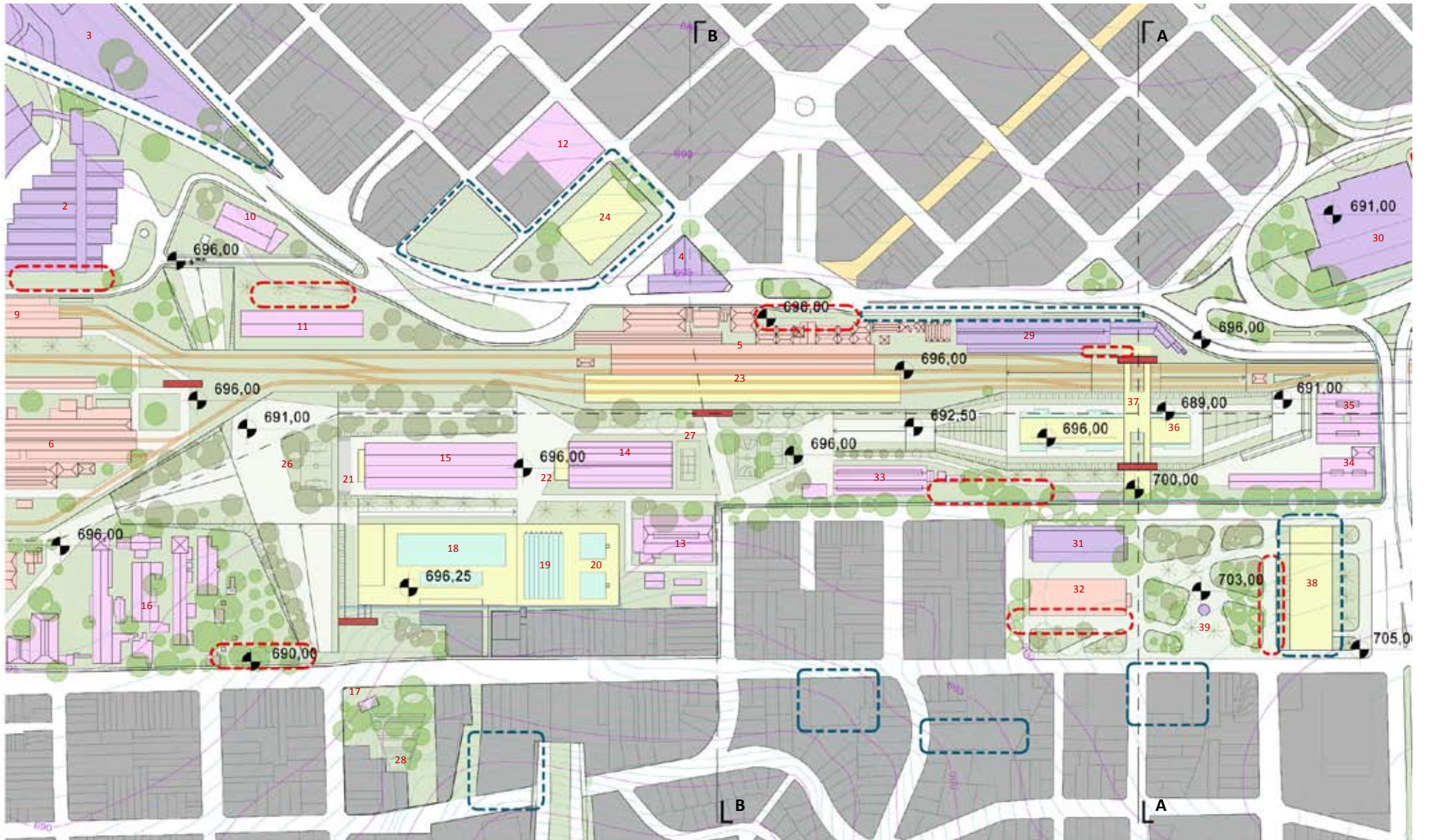
### NUMERAÇÃO - LEGENDA

- |   |   |
|---|---|
| 2. Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira   | 21. Anexo do refeitório (cozinha, sanitários)   |
| 3. Estacionamento da rodoviária                         | 22. Anexo das quadras (vestiários, depósito)    |
| 4. Museu da Cidade                                      | 23. Ampliação de duas plataformas da estação    |
| 5. Estação de Trem                                      | 24. Colégio técnico público                     |
| 6. Oficina de montagem e manutenção de locomotivas      | 26. Quadra de futebol                           |
| 9. Oficina de manutenção da ferrovia                    | 27. Quadras de vôlei e de tênis                 |
| 10. Informações turísticas e guarda civil metropolitana | 28. Anfiteatro a céu aberto na praça            |
| 11. Espaço para feiras e mercado                        | 29. Centro profissionalizante - CEPROCAMP       |
| 12. Área de visitação e consulta do arquivo municipal   | 30. Terminal municipal de ônibus                |
| 13. Administração do sistema de escolas parque          | 31. Escola Estadual Antonio Villela Junior      |
| 14. Quadras poliesportivas cobertas                     | 32. Cine Casablanca (retomado)                  |
| 15. Refeitório para crianças e adultos                  | 33. Biblioteca municipal                        |
| 16. Administração das oficinas e da ferrovia            | 34. Teatro da escola de artes                   |
| 17. Apoio à praça (WCs) e guarda civil                  | 35. Atelier de escultura e de cenografia        |
| 18. Piscinas recreativas para adultos e crianças        | 36. Pavilhão de artes                           |
| 19. Piscina olímpica                                    | 37. Passarela                                   |
| 20. Piscinas para mergulho                              | 38. Teatro municipal (capacidade: 1500 pessoas) |
|   | 39. Praça Correia de Lemos                      |



### IMPLANTAÇÃO AMPLIADA - PARTE 2 LEGENDA

- |  |   |
|--|---|
|  | Área construída existente no entorno            |
|  | Área verde e livre                              |
|  | Ferrovia  |
|  | Calçada da Rua Treze de Maio                    |
|  | Edificações com uso mantido                     |
|  | Edificações com uso anterior retomado           |
|  | Edificações com novo uso                        |
|  | Edificações novas                               |
|  | Piscinas integrantes do balneário municipal     |
|  | Pontos de informação, WCs e circulação vertical |
|  | Estacionamentos                                 |
|  | Bicicletários e bicicletarias                   |
|  | Caminhos do parque                              |
|  | Árvores existentes                              |
|  | Árvores novas                                   |
|  |   |
|  | 0 50 100 200                                    |











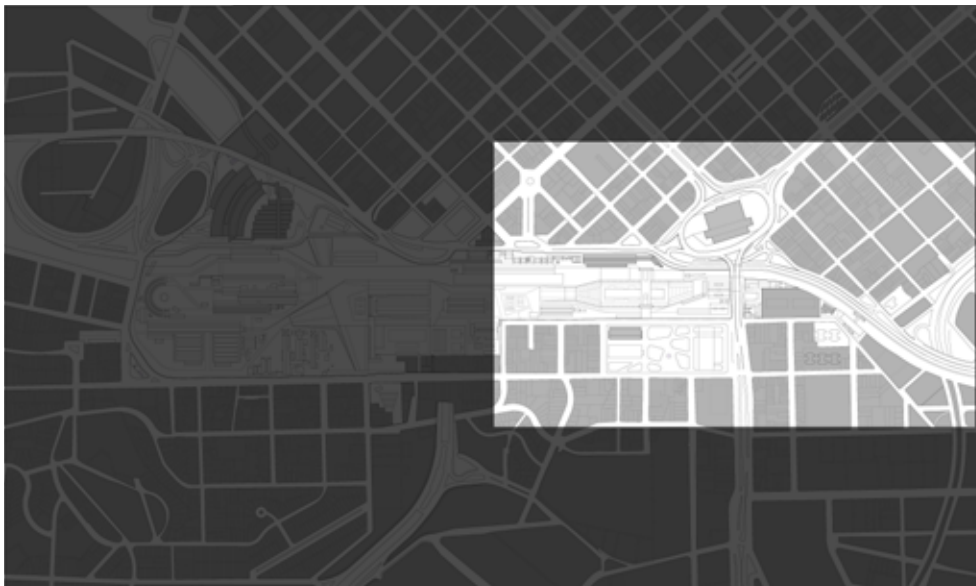
### 9.3.5 IMPLANTAÇÃO AMPLIADA 3

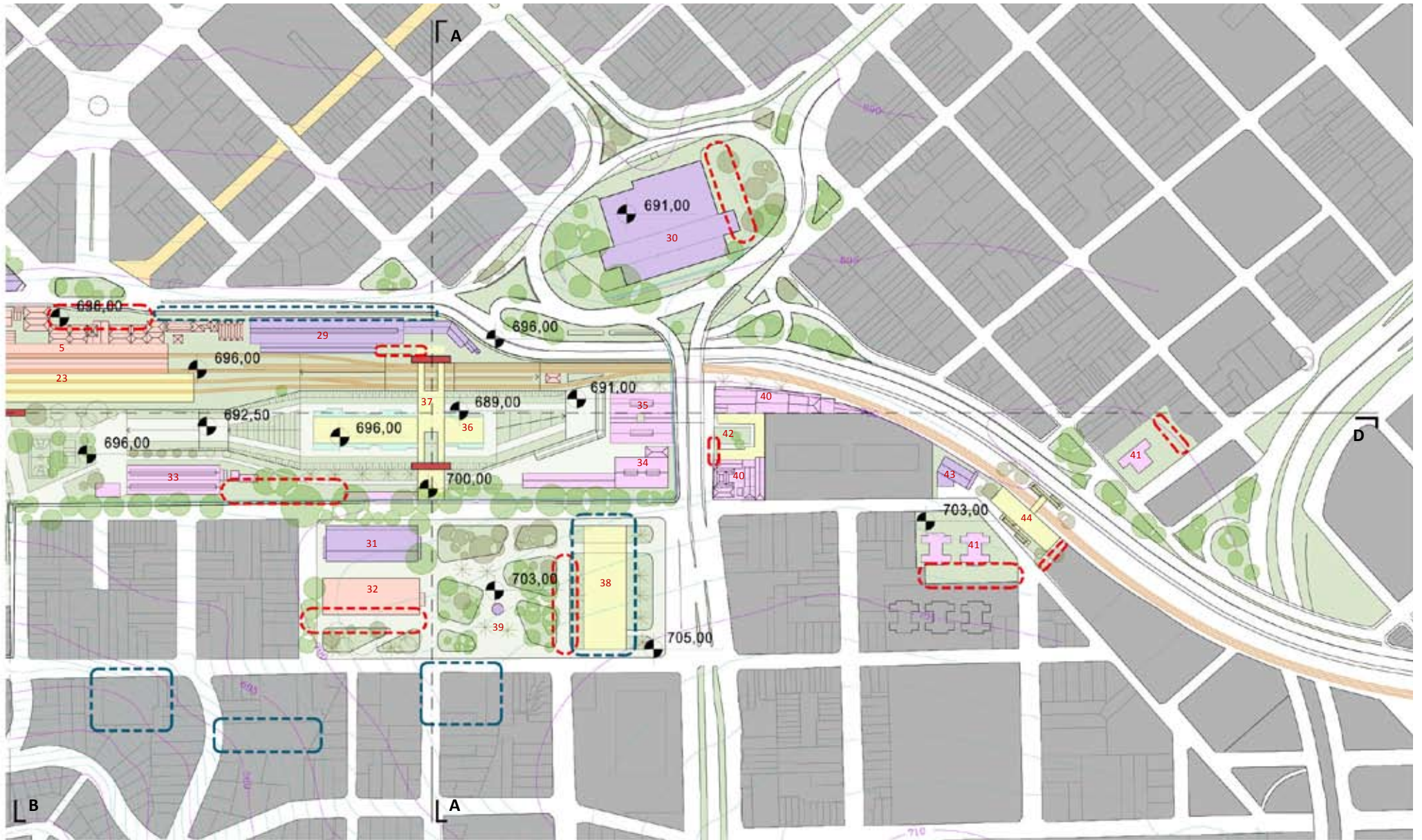
#### NUMERAÇÃO - LEGENDA

- |  |   |
|--|---|
| 5. Estação de Trem                           | 36. Pavilhão de artes                           |
| 23. Ampliação de duas plataformas da estação | 37. Passarela                                   |
| 29. Centro profissionalizante - CEPROCAMP    | 38. Teatro municipal (capacidade: 1500 pessoas) |
| 30. Terminal municipal de ônibus             | 39. Praça Correia de Lemos                      |
| 31. Escola Estadual Antonio Villela Junior   | 40. Habitação social em edificações existentes  |
| 32. Cine Casablanca (retomado)               | 41. Habitação social em prédio reformado        |
| 33. Biblioteca municipal                     | 42. Habitação social em edificação nova         |
| 34. Teatro da escola de artes                | 43. Igreja existente                            |
| 35. Atelier de escultura e de cenografia     | 44. Mercado de bairro articulado à passarela    |

#### IMPLANTAÇÃO AMPLIADA - PARTE 3 LEGENDA

- |   |   |
|---|---|
|    | Área construída existente no entorno            |
|    | Área verde e livre                              |
|    | Ferrovias                                       |
|    | Calçada da Rua Treze de Maio                    |
|    | Edificações com uso mantido                     |
|    | Edificações com uso anterior retomado           |
|    | Edificações com novo uso                        |
|    | Edificações novas                               |
|    | Piscinas integrantes do balneário municipal     |
|   | Pontos de informação, WCs e circulação vertical |
|  | Estacionamentos                                 |
|  | Bicicletários e bicicletarias                   |
|  | Caminhos do parque                              |
|  | Árvores existentes                              |
|  | Árvores novas                                   |
|  |   |










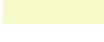
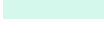










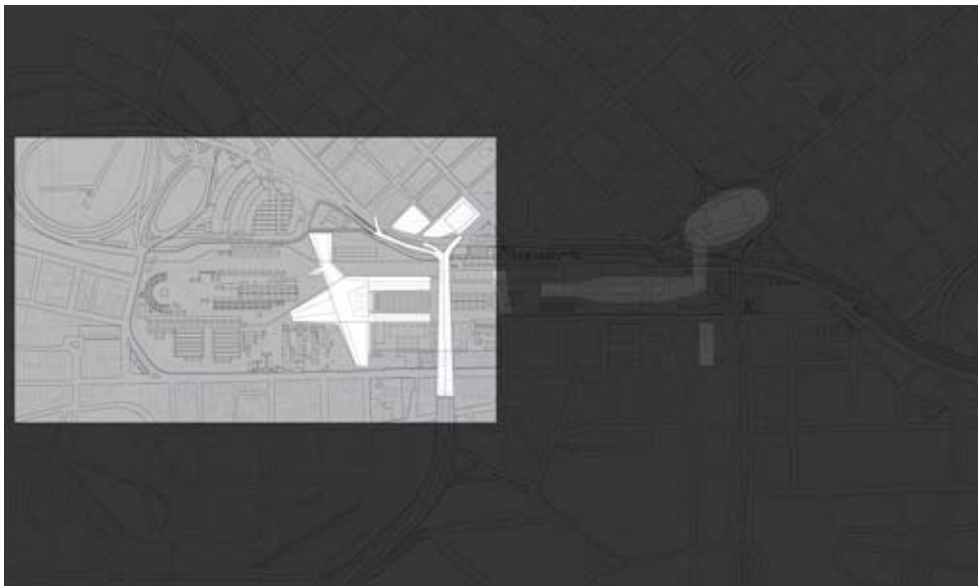
### 9.3.6 SUBSOLO AMPLIADO 1

#### NUMERAÇÃO - LEGENDA

- 26. Quadra de futebol
- 45. Túnel para carros - Av. Prefeito Faria Lima
- 46. Estacionamento no subsolo do colégio técnico
- 47. Estacionamento no subsolo da praça
- 48. Passagem subterrânea sob a ferrovia, conectando a rodoviária ao parque

#### SUBSOLO AMPLIADO - PARTE 1 LEGENDA

-  Área construída existente no entorno
  -  Área verde e livre
  -  Ferrovia
  -  Calçada da Rua Treze de Maio
  -  Edificações com uso mantido
  -  Edificações com uso anterior retomado
  -  Edificações com novo uso
  -  Edificações novas
  -  Piscinas integrantes do balneário municipal
  -  Pontos de informação, WCs e circulação vertical
  -  Estacionamentos
  -  Bicicletários e bicicletarias
  -  Caminhos do parque
  -  Árvores existentes
  -  Árvores novas
-  

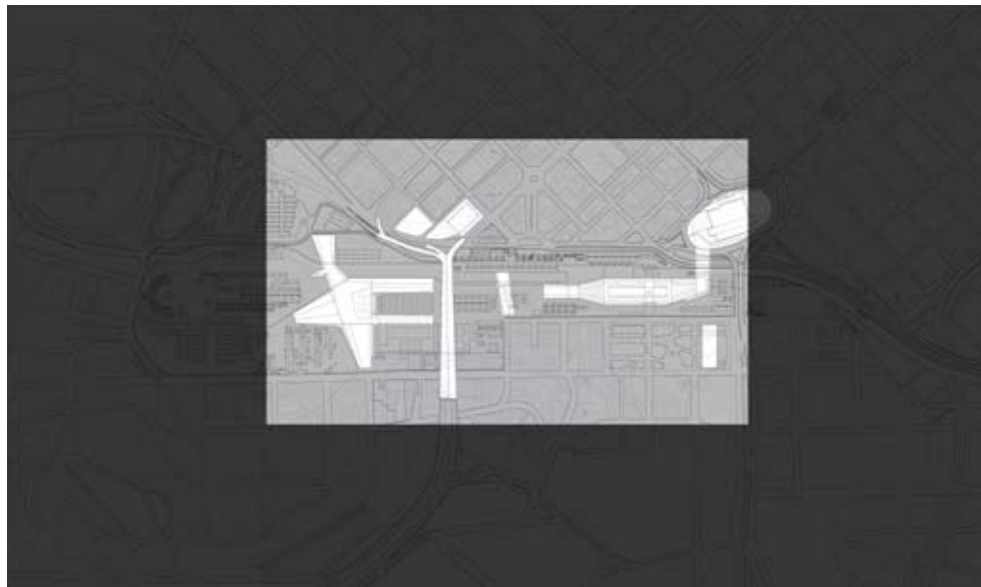





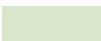



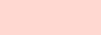


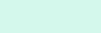






## 9.3.7 SUBSOLO AMPLIADO 2

### NUMERAÇÃO - LEGENDA

- |  |   |
|--|---|
| 26. Quadra de futebol  | 49. Túnel de pedestres e usos no subsolo (Museu)  |
| 36. Pavilhão de artes  | 50. Passagem subterrânea sob a ferrovia, conectando o terminal de ônibus ao parque e alocando os camelôs retirados do entorno |
| 37. Passarela  | 51. Estacionamento no subsolo do teatro municipal   |
| 45. Túnel para carros - Av. Prefeito Faria Lima                            |   |
| 46. Estacionamento no subsolo do colégio técnico                           |   |
| 47. Estacionamento no subsolo da praça                                     |   |
| 48. Passagem subterrânea sob a ferrovia, conectando a rodoviária ao parque |   |



### SUBSOLO AMPLIADO - PARTE 2 LEGENDA

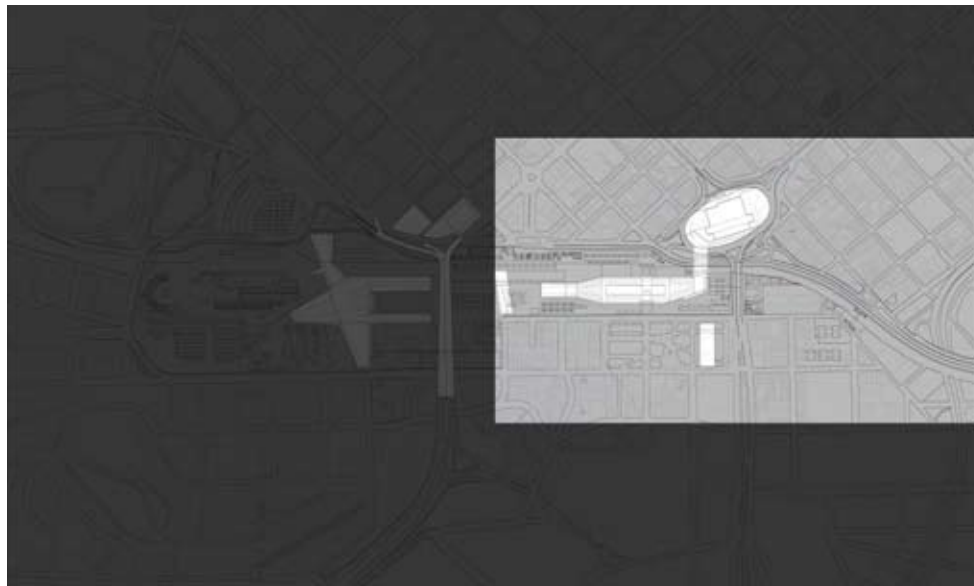
- |   |   |
|---|---|
|    | Área construída existente no entorno            |
|    | Área verde e livre                              |
|    | Ferrovia  |
|    | Calçada da Rua Treze de Maio                    |
|    | Edificações com uso mantido                     |
|    | Edificações com uso anterior retomado           |
|    | Edificações com novo uso                        |
|    | Edificações novas                               |
|    | Piscinas integrantes do balneário municipal     |
|   | Pontos de informação, WCs e circulação vertical |
|  | Estacionamentos                                 |
|  | Bicicletários e bicicletarias                   |
|  | Caminhos do parque                              |
|  | Árvores existentes                              |
|  | Árvores novas                                   |
|  |   |
|  | 0 50 100 200                                    |









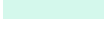







### 9.3.8 SUBSOLO AMPLIADO 3

#### NUMERAÇÃO - LEGENDA

- 36. Pavilhão de artes
- 37. Passarela
- 49. Túnel de pedestres e usos no subsolo (Museu)
- 50. Passagem subterrânea sob a ferrovia, conectando o terminal de ônibus ao parque e alocando os camelôs retirados do entorno
- 51. Estacionamento no subsolo do teatro municipal



#### SUBSOLO AMPLIADO - PARTE 3 LEGENDA

-  Área construída existente no entorno
  -  Área verde e livre
  -  Ferrovia
  -  Calçada da Rua Treze de Maio
  -  Edificações com uso mantido
  -  Edificações com uso anterior retomado
  -  Edificações com novo uso
  -  Edificações novas
  -  Piscinas integrantes do balneário municipal
  -  Pontos de informação, WCs e circulação vertical
  -  Estacionamentos
  -  Bicletários e bicicletarias
  -  Caminhos do parque
  -  Árvores existentes
  -  Árvores novas
-   0 50 100 200





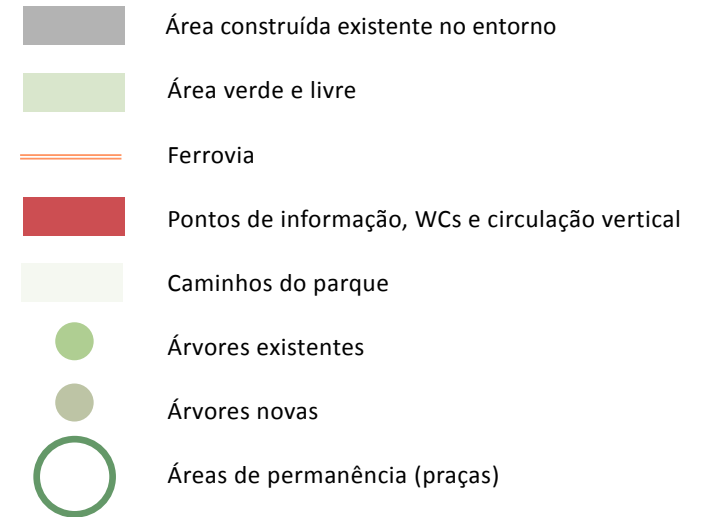
### 9.3.9 PRAÇAS

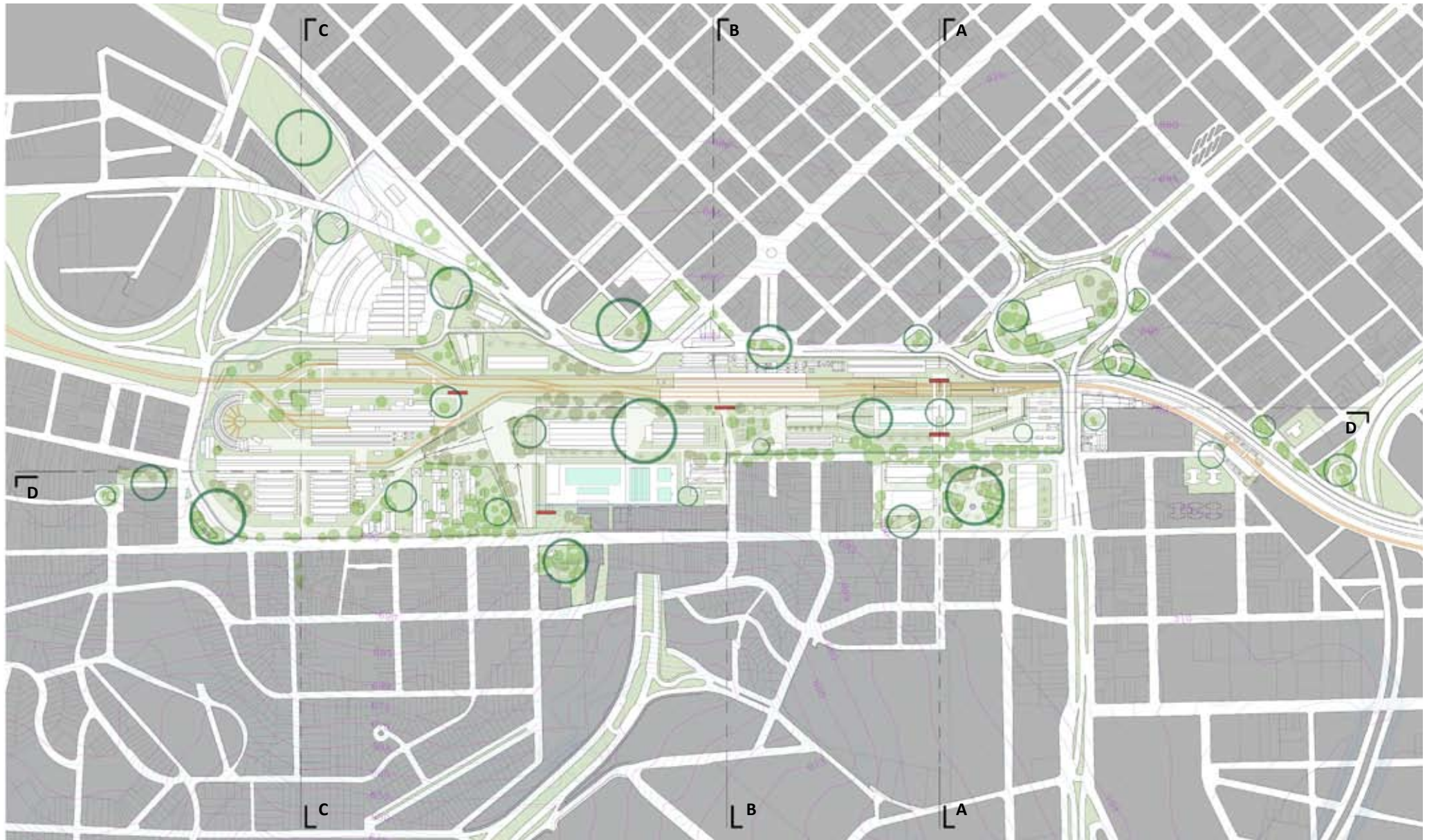
O espaço do parque foi modulado em espaços de permanência, que são apresentados no mapa seguinte. Quanto maior a circunferência, maior capacidade tem a praça em acomodar pessoas. Quanto menor, maior seu caráter de praça de bairro, ou de praça voltada a um número menor e mais seleto de pessoas.

Podemos dar o exemplo da praça localizada ao extremo oeste do mapa. Foi uma praça criada para ligar a área do parque a uma praça de bairro existente numa rua sem saída da Vila Industrial. Essa nova praça poderia ser usada pelos operários das oficinas reativadas após o almoço, e poderia contar até mesmo com uma copa e uma área de lazer, onde eles poderiam descansar. É uma praça com caráter bastante diferente daquela localizada no meio do parque, que promove o encontro e a passagem de muitas pessoas.

Quer-se, com este tópico, chamar mais uma vez a atenção para o caráter de encontro e de troca de experiências que tem esse parque. Quanto mais áreas promoverem esse contato entre as pessoas, melhor e mais ricas são essas trocas.

#### PRAÇAS LEGENDA





### 9.3.10 FLUXOS/PERCURSOS

Muitos novos percursos se fizeram possíveis com a proposta do parque, com suas passagens ora por baixo, ora por cima da ferrovia. Esses caminhos possíveis são apresentados a seguir. Enquanto se caminha pelo parque, encontra-se as edificações com os usos diversos apresentados anteriormente, o que traz maior dinamismo à área. Não é um parque verde, apenas, mas um parque de história, um museu ferroviário ao ar livre.

#### FLUXOS / PERCURSOS LEGENDA

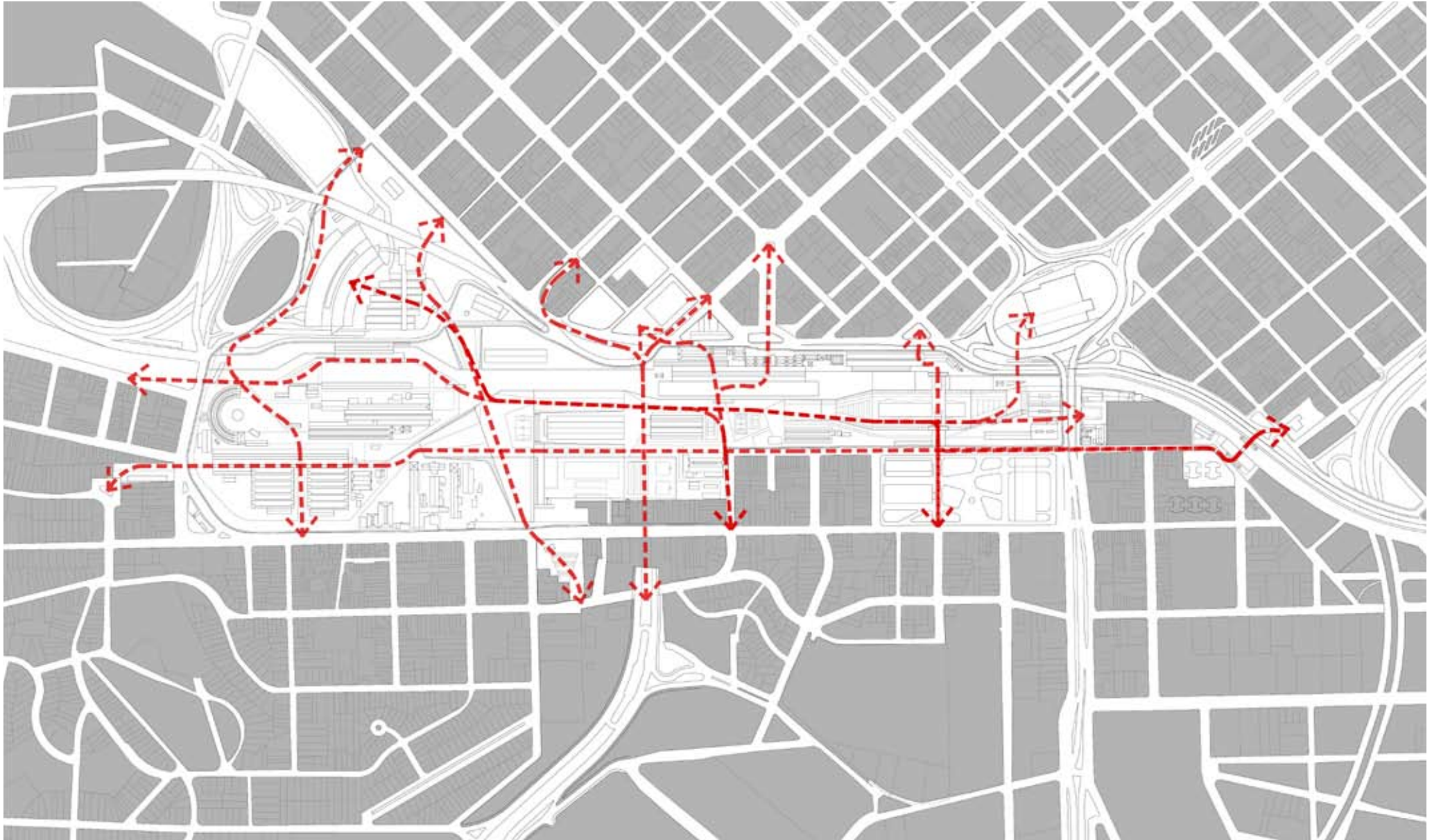


Área construída existente no entorno



Percursos possíveis

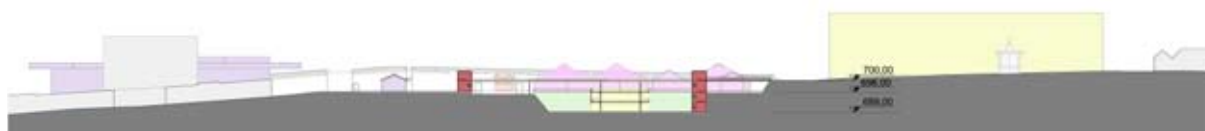




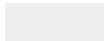






## 9.4 Cortes Gerais

### 9.4.1 CORTE TRANSVERSAL AA

O corte AA mostra o desnível existente e o criado pelo pavilhão de artes. Corta a passarela que liga a Vila Industrial e o Centro e os volumes de circulação vertical propostos. O volume localizado atrás do coreto seria uma sugestão para o local do novo teatro municipal. Ao fundo, em vista, o Viaduto Cury e o terminal municipal de ônibus (à esquerda).



#### CORTES LEGENDA

	Área construída existente no entorno
	Terra
	Edificações com uso mantido
	Edificações com uso anterior retomado
	Edificações com novo uso
	Edificações novas
	Pontos de informação, WCs e circulação vertical

### 9.4.2 CORTE TRANSVERSAL BB

O corte BB passa pelo túnel de pedestres e mostra os volumes de circulação vertical, com escadas, elevadores e vestiários, assim como as duas novas plataformas de trens, junto ao prédio da estação. À direita, ao fundo, o prédio da biblioteca. À esquerda, o Museu da Cidade.



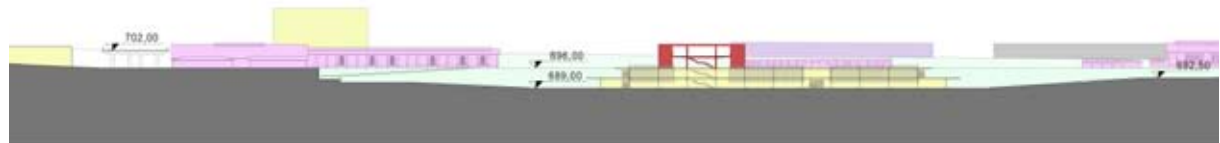
### 9.4.3 CORTE TRANSVERSAL CC

Esse corte mostra a fachada da nova rodoviária de Campinas e as edificações das oficinas de manutenção de locomotivas e vagões.



#### 9.4.4 CORTE LONGITUDINAL DD (I)

Aqui é cortado o rebaixo do terreno proposto, assim como o Viaduto Cury, à esquerda. Vê-se a fachada do pavilhão de artes e sua cobertura, que fica no nível original do terreno. Ao fundo, o volume vermelho de circulação vertical que conecta o pavilhão aos dois níveis do parque e à passarela.



#### 9.4.5 CORTE LONGITUDINAL DD (II)

Esse corte mostra como o volume de circulação vertical se adequaria ao túnel de pedestres existente. Há a possibilidade de acessar o parque tanto por uma escada, quanto por um elevador. O túnel de carros existente também aparece no corte.



#### 9.4.6 CORTE LONGITUDINAL DD (III)

Esse trecho do corte DD mostra o rebaixo proposto entre o balneário e as oficinas de manutenção da ferrovia. A continuação desse rebaixo liga o parque e a rodoviária.



## 9.5 Fases de Implantação

Foram estabelecidas fases de implantação do projeto a cada 4 anos, ou seja, a cada mandato de prefeito. Estão na primeira fase as obras menos trabalhosas e dispendiosas, como a reforma dos galpões para que recebam os novos usos. Na segunda fase são propostas as movimentações de terra, que tornariam o parque permeável. Ficam para a terceira fase as obras referentes à chegada da ferrovia, à reativação da estação e das oficinas de manutenção de locomotivas e vagões. Estas ficaram para a última fase, pois se considera que a implantação do primeiro trecho do sistema ferroviário proposto pelo TAV seria de médio prazo. Por ser Campinas a última cidade que se conectará à malha, poderia ser dada prioridade para a construção de outras obras antes do término da obra do TAV.

### 9.5.1 1ª FASE (2012-2015)



### FASES DE IMPLANTAÇÃO LEGENDA

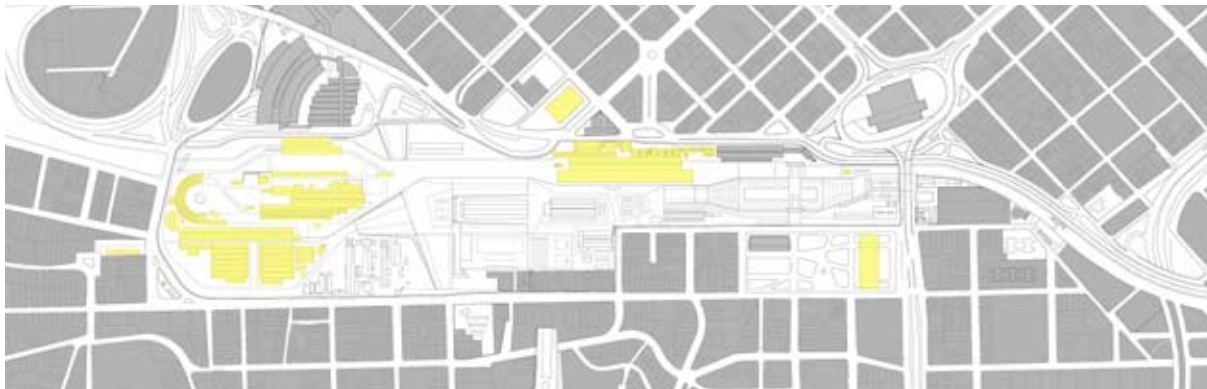
- Área construída existente no entorno
- 1a. fase de implantação (2012-2015)
- 2a. fase de implantação (2016-2019)
- 1a. fase de implantação (2020-2023)

0 100 200 350

### 9.5.2 2ª FASE (2016-2019)



### 9.5.3 3ª FASE (2020-2023)



### 9.5.4 PROJETO COMPLETO (2024)





# 10 PAVILHÃO DAS ARTES

## 10.1 A escolha da edificação

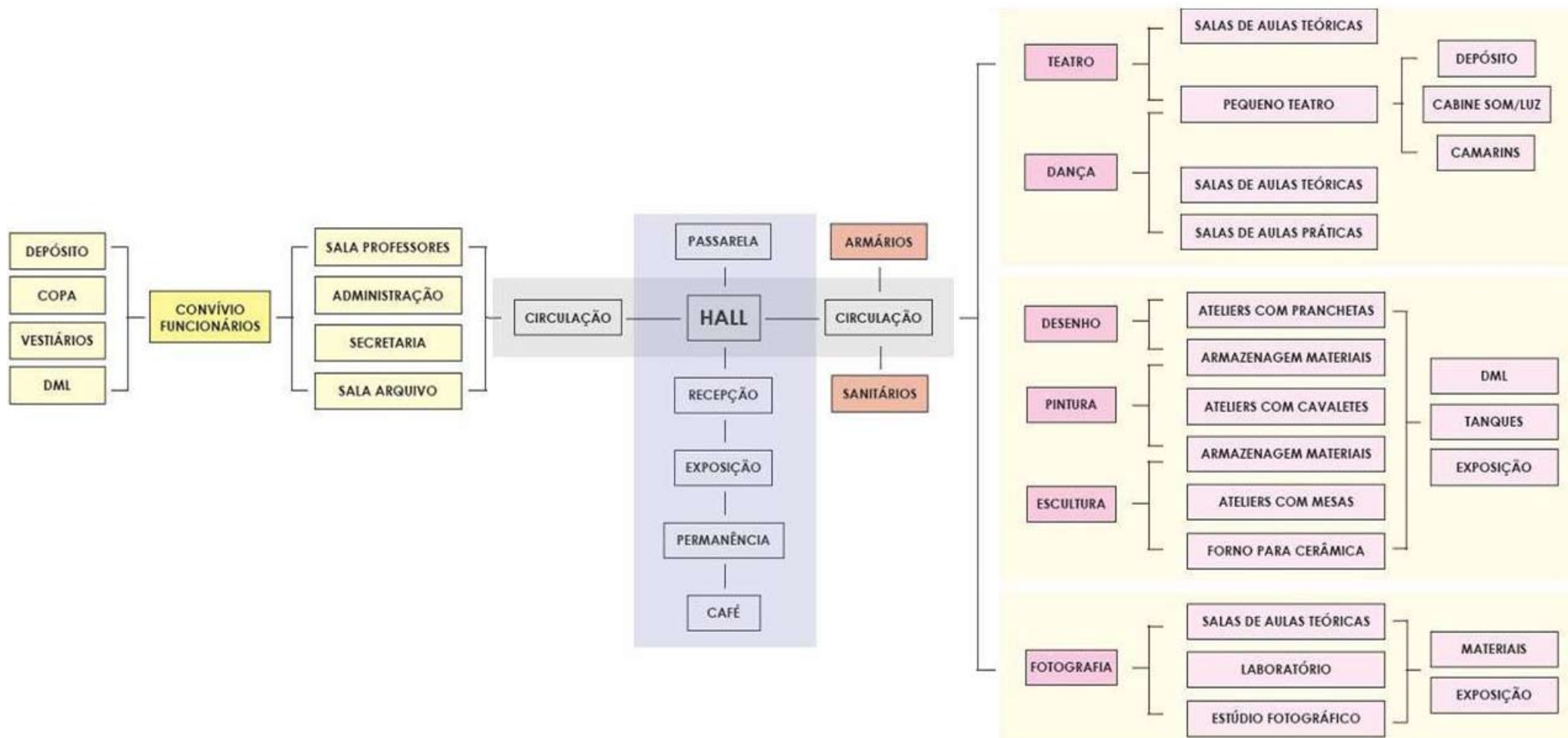
Por ser uma das únicas edificações propostas e por ter o caráter de se anexar à passarela de transposição da ferrovia, o pavilhão das artes foi selecionado para ser desenvolvido com planos de ocupação. Apesar de se ter selecionado o uso de escola de artes para essa edificação, ela poderia receber qualquer outro uso, contanto que respeitasse as condições que serão aqui apresentadas.

Outro motivo pelo qual se escolheu essa edificação foi o fato de ela ser “amigável” ao parque, ou seja: nela aparecem as mesmas questões presentes no parque, como os espaços de encontro, o contato visual entre o novo e antigo e a permeabilidade entre os espaços. Há uma integração muito forte entre essa edificação e os percursos do parque, o que será apresentado nesse capítulo.

## 10.2 Fluxograma

A ideia é dividir o pavilhão em dois setores: o administrativo, de uso restrito dos funcionários, e o das salas de aula e oficinas, aberto aos alunos e ao público em geral. O que divide simbolicamente esses usos é a passarela, que passa por cima da edificação.

No fluxograma são sugeridos cursos e ambientes a ele voltados, de acordo com a proposta da escola parque. No entanto, não se chegará a um nível de detalhamento desses espaços sobre a planta. O partido do edifício permite que ele seja ocupado por uma grande diversidade de usos distintos.



## 10.3 Projeto

### 10.3.1 Corte Transversal

O corte Transversal mostra como se dá a integração da passarela com o pavilhão e como ele se relaciona com a cota do parque, que é a mesma de sua cobertura. Além disso, mostra como seria possível acessar o pavilhão a partir de diferentes cotas: a da passarela (700,00), a do parque (696,00) e a da área rebaixada (689,00).



### 10.3.2 Fachada Norte

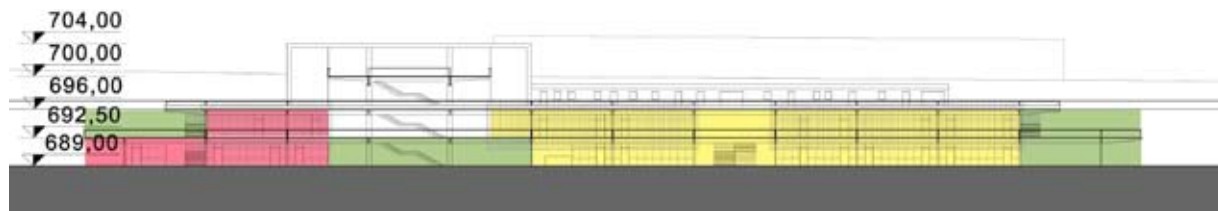
A fachada norte do pavilhão apresenta a subdivisão do prédio em área administrativa, área de salas de aulas e oficinas voltadas ao ensino da arte, e os espaços de praça, ou seja, de interatividade social. A praça localizada no pavimento inferior, no centro do pavilhão, seria a *praça do café*, acesso principal do edifício. Além de realmente poder ter seu uso como café, o nome também é uma rememoração à chegada da ferrovia na cidade de Campinas, que aconteceu para dar escoamento à produção cafeeira.

Outra praça, localizada do lado direito inferior, seria a *praça do museu*, onde seriam expostos os trabalhos dos alunos e por onde também se teria acesso ao prédio. A praça localizada no pavimento superior à esquerda, ou seja, a leste, seria a chamada *praça o sol nascente*. Seria um espaço de convívio descoberto dentro do edifício. A praça localizada no extremo oposto do pavilhão, ou seja, a oeste, seria a *praça do sol poente*, onde os alunos poderiam passar as horas antes do pôr do sol e ter uma bela vista. Além disso, toda a cobertura do prédio também poderia ser acessada e usada como praça. É importante ressaltar que esses espaços de convívio são a alma da edificação, independentemente do uso que ela venha a receber. Poderia ser o partido dos outros pavilhões de arte a ser implantados nas outras escolas parque, ou mesmo de edificações com outros usos.

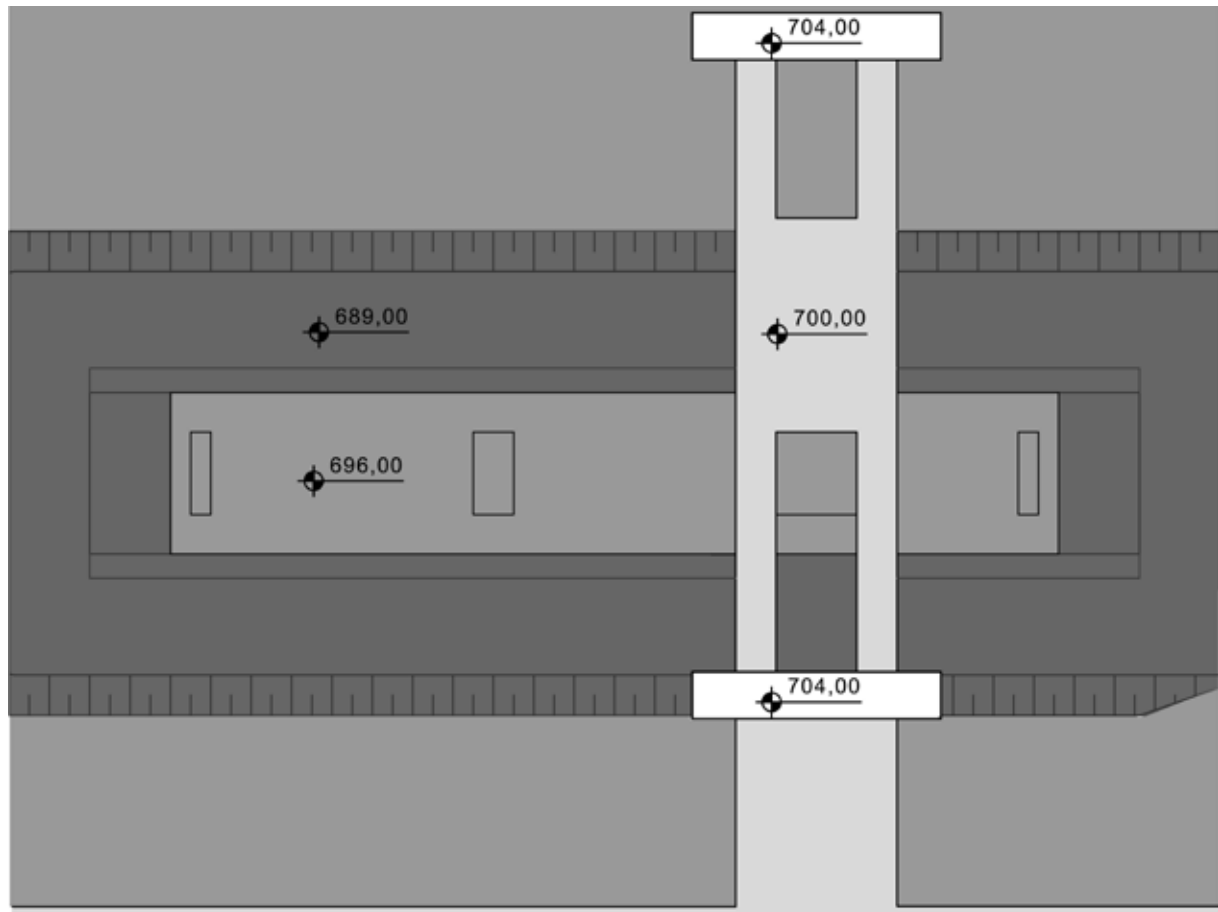
### CORTE e FACHADA LEGENDA

	Área construída existente no entorno
	Terra
	Edificações com uso mantido
	Edificações com uso anterior retomado
	Edificações com novo uso
	Edificações novas
	Pontos de informação, WCs e circulação vertical

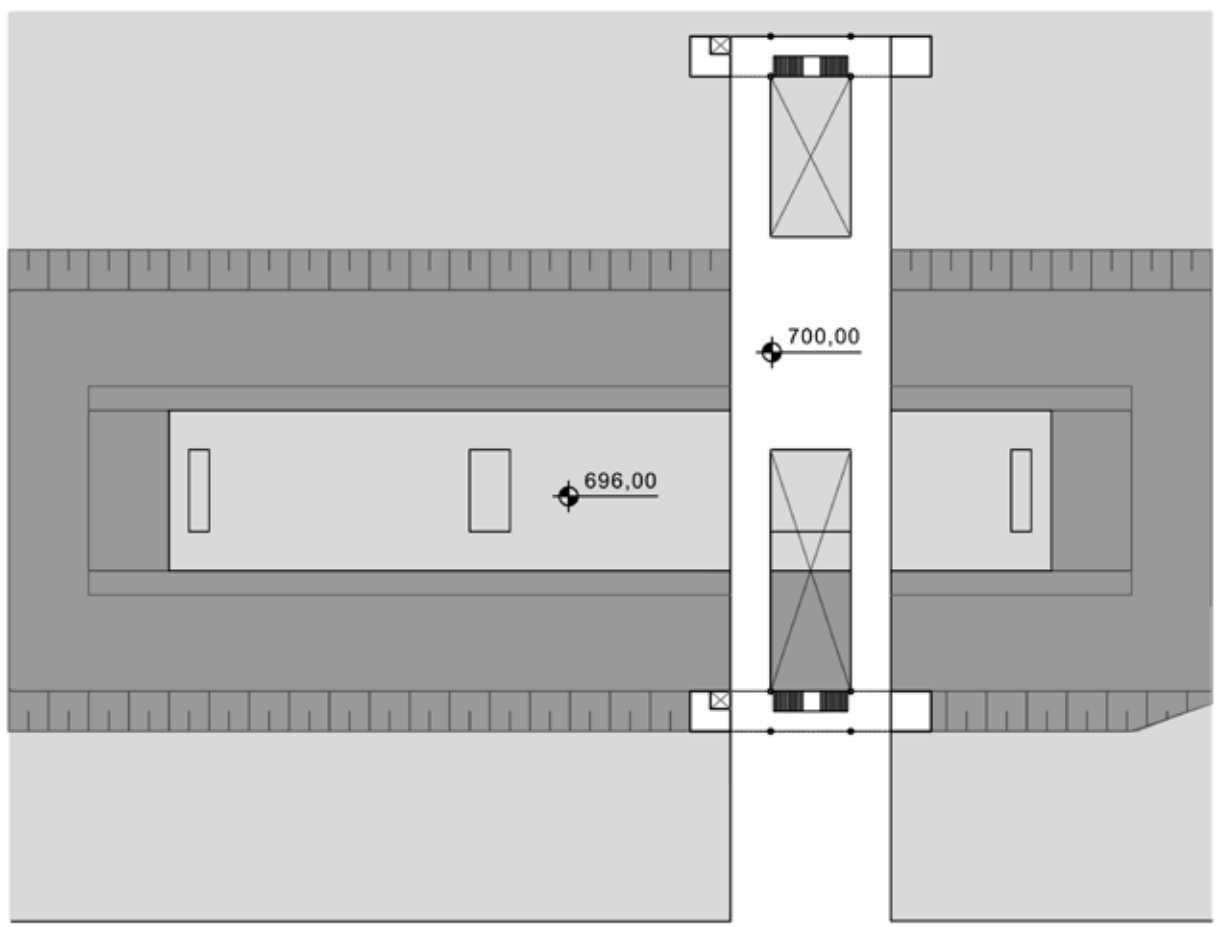








10.3.3 Planta Nível 704,00 - Cobertura das caixas de circulação vertical



### 10.3.4 Planta Nível 700,00 - Passarela e acesso à circulação vertical

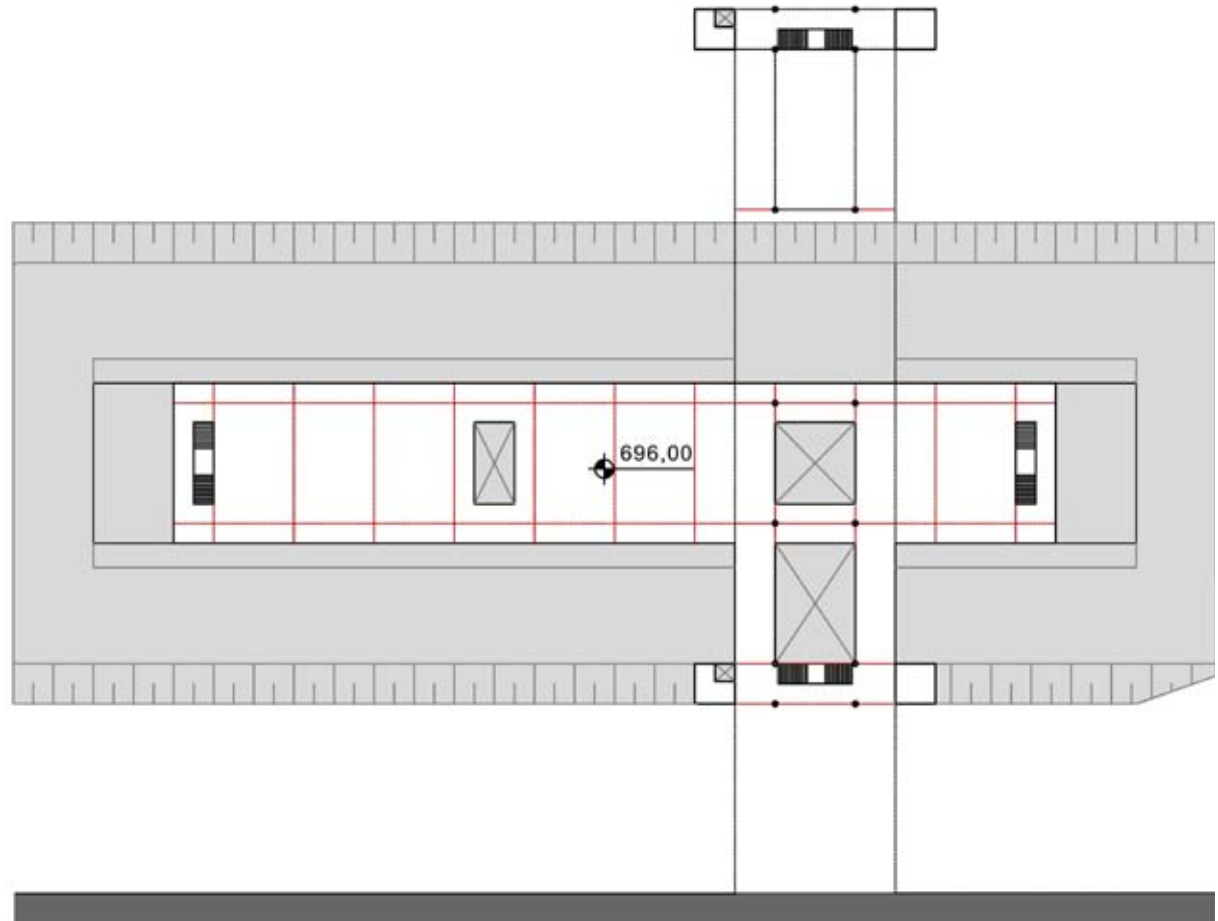


#### PLANTAS LEGENDA

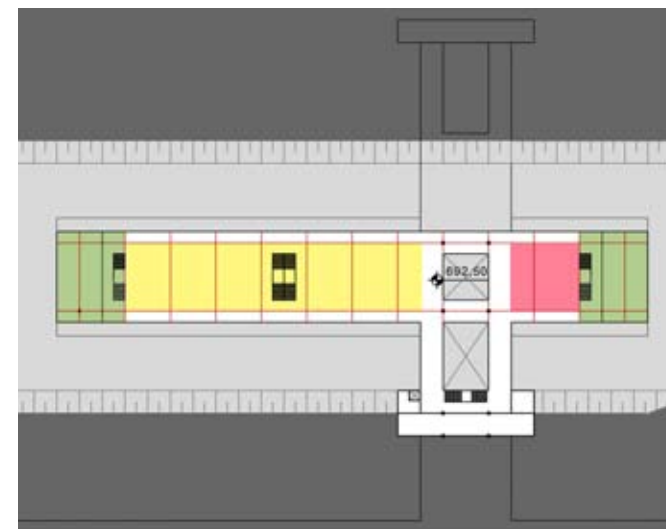
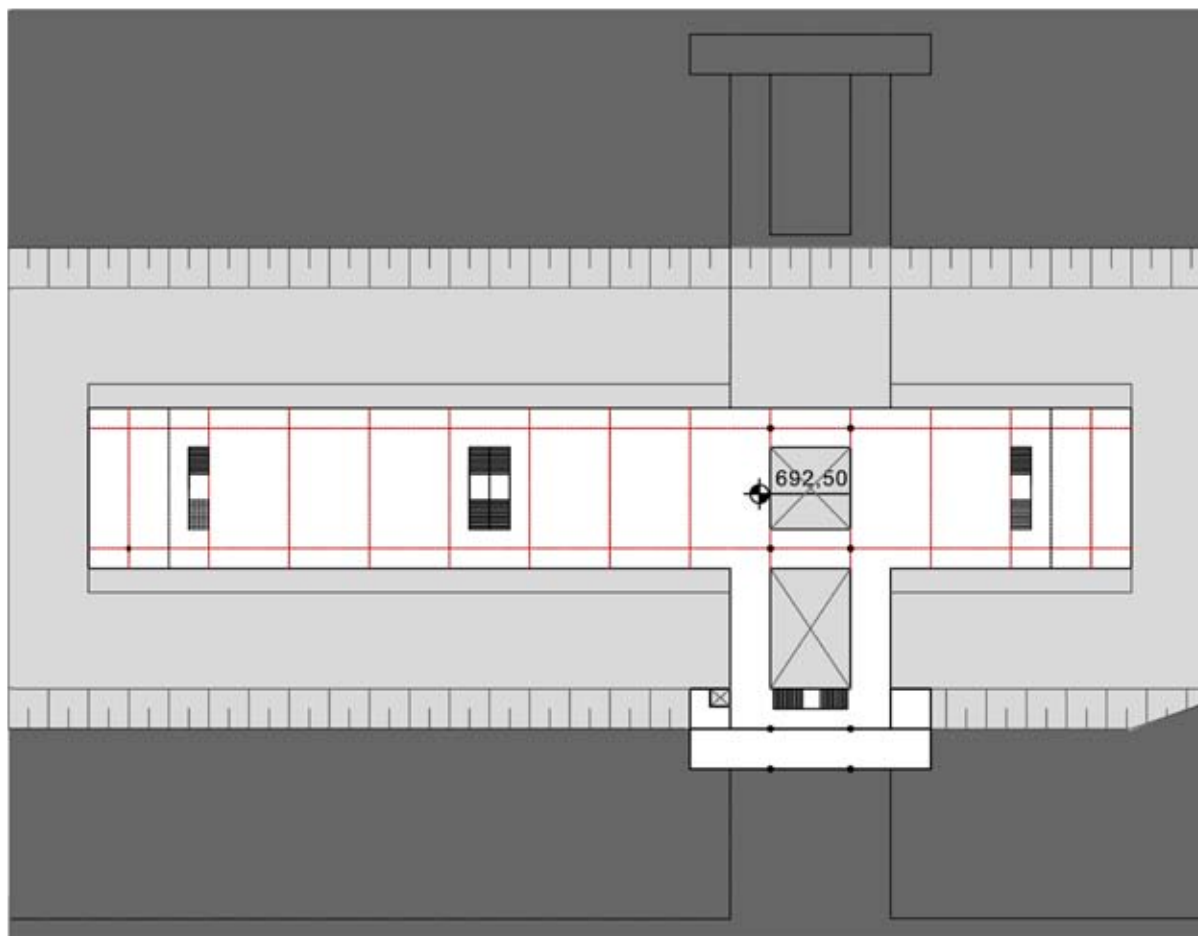
-  Piso cortado
-  Primeiro piso inferior em vista
-  Segundo piso inferior em vista
-  Piso do pavimento representado




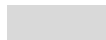
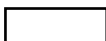




10.3.5 Planta Nível 696,00 - Cobertura do pavilhão, no nível original do parque



### 10.3.6 Planta Nível 692,50 - Pavimento superior do pavilhão

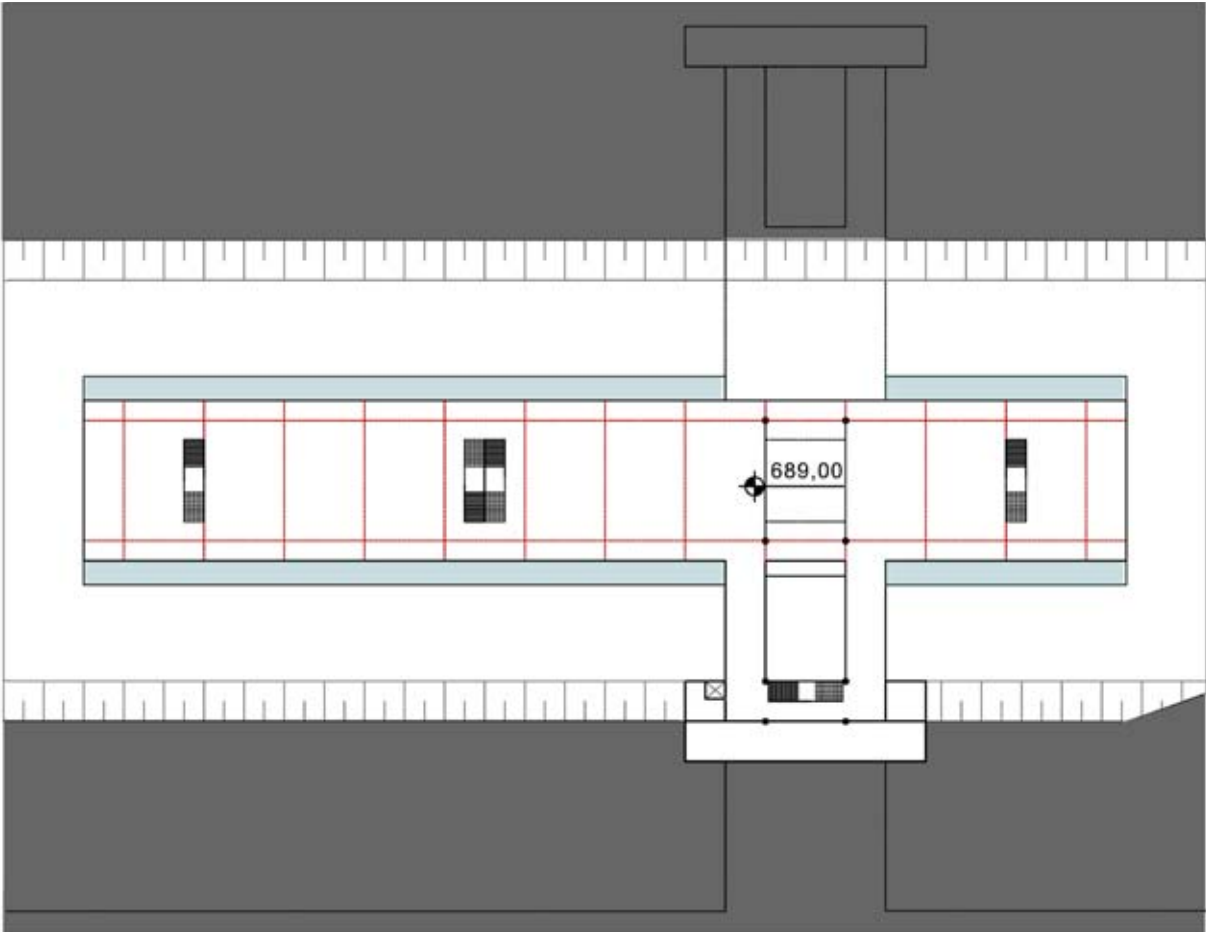
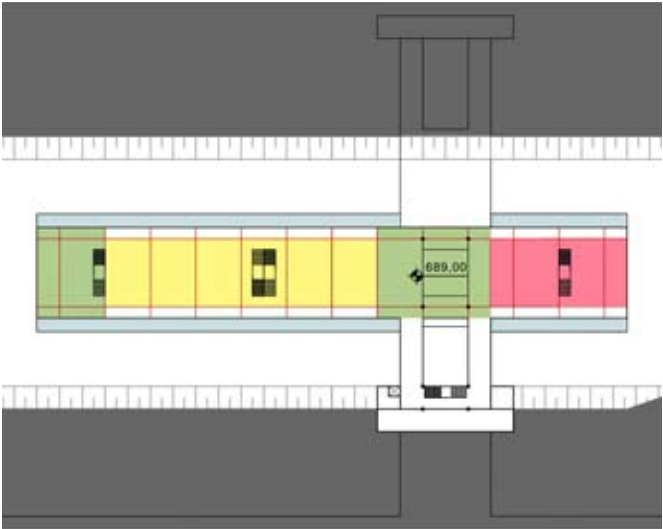


#### PLANTAS LEGENDA

-  Piso cortado
-  Piso em vista
-  Piso do pavimento representado
-  Praças dentro do edifício (áreas de convívio)
-  Salas de aula e oficinas
-  Área administrativa
-  Espelho d'água



10.3.7 Planta Nível 689,00 - Térreo do pavilhão





#### **10.4 Orientações projetuais**

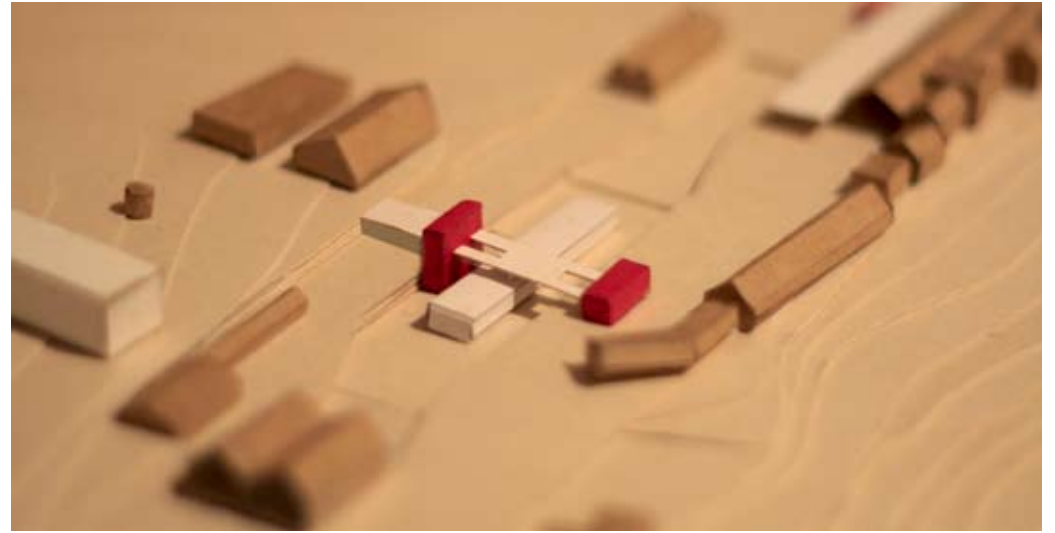
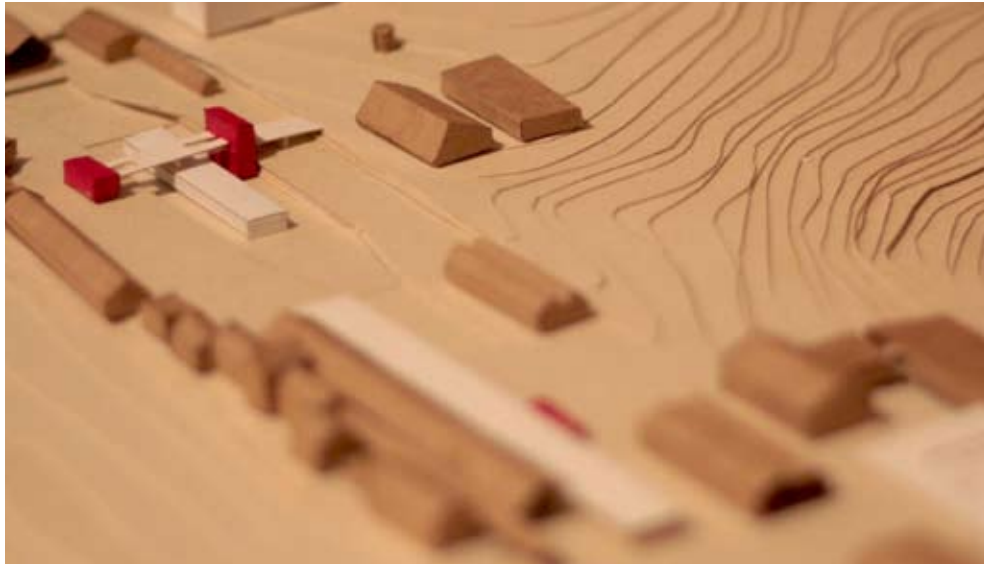
Algumas premissas de projeto são sugeridas para tornar o uso do pavilhão mais adequado. Seriam necessários, em primeiro lugar, brises na fachada norte, que receberia sol durante o dia todo. Nas fachadas leste e oeste não seria necessário adotá-los, já que é onde se localizam as praças do sol nascente e poente, sendo bem vinda, portanto, a incidência de luz solar nesses lugares. Além disso, os brises seriam uma releitura daqueles adotados na Escola Estadual Antonio Villela Junior, de Paulo Mendes da Rocha (1960), localizada bem atrás do pavilhão.

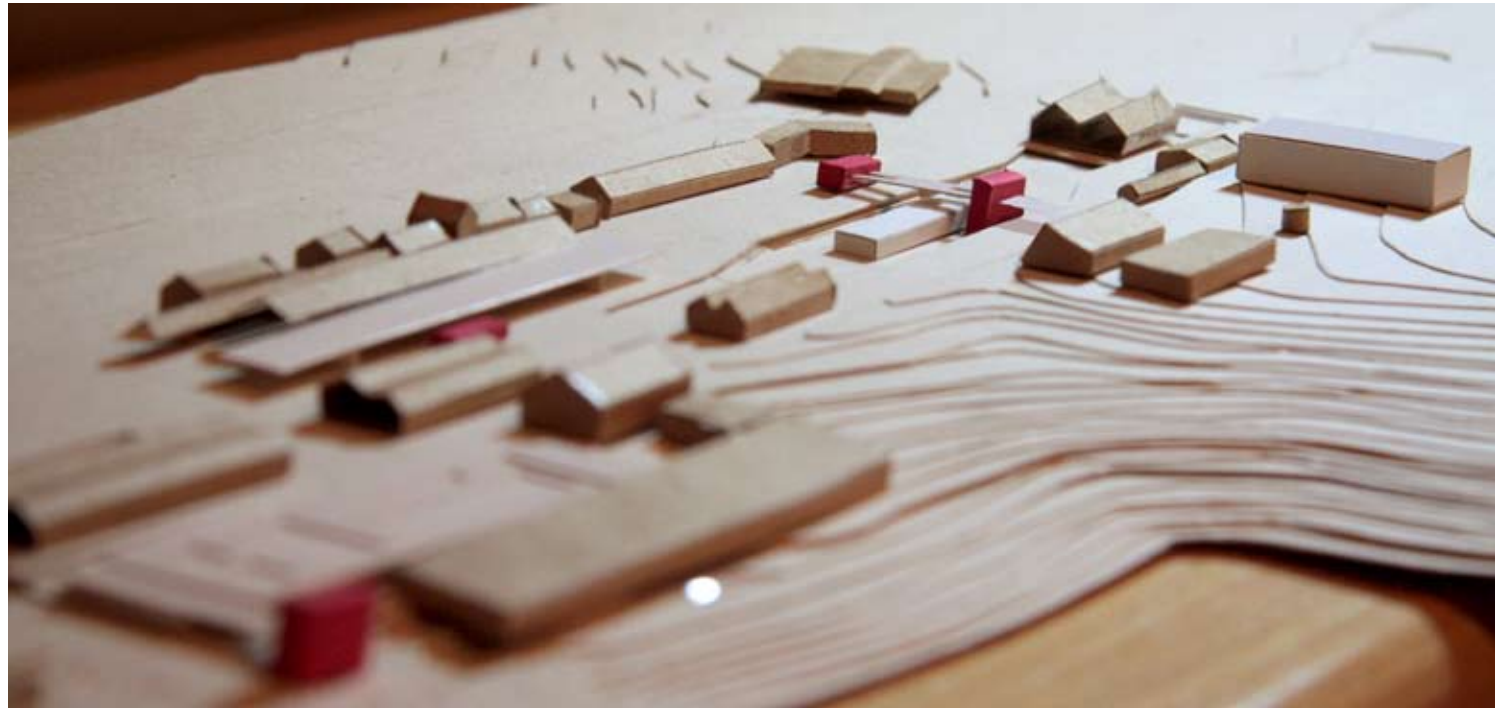
Além disso, deve-se prever um sistema de captação de água da chuva através da cobertura do pavilhão e dos espelhos d'água localizados junto ao térreo, nas bordas do edifício. Cisternas localizadas no subsolo promoveriam o tratamento e reuso dessa água, que poderia ser reutilizada na própria edificação.

Outra proposta é de que toda a cobertura do pavilhão fosse verde e com aberturas para a circulação cruzada de ar. Isso promoveria um resfriamento natural dos ambientes, muito bem vindo em uma cidade quente e ensolarada na maior parte do ano como Campinas.

Apesar dessas diretrizes de projeto, não cabe a este TFG as desenvolver, uma vez que fogem do escopo real da proposta. São orientações gerais para o projeto que poderia ser realizado nessa área.







## 12 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta aqui apresentada tem como plano de fundo proporcionar uma melhoria de qualidade de vida aos moradores da cidade de Campinas/SP. Para alcançar essa melhoria, muitos aspectos da vida urbana foram levados em consideração, pois influem diretamente na vida cotidiana das pessoas. Promover maior dignidade aos seres humanos que habitam essa cidade foi sempre o mote da proposta.

Para conseguir alterar a realidade brasileira é preciso que se façam planos de longo prazo, pois as necessidades do povo não podem ser solucionadas da noite para o dia. Educação, saúde, cultura, esportes e transportes de qualidade são as bases para se conquistar esse ideal, que é, no fundo, a alma do projeto aqui apresentado.

Pensar nas crianças brasileiras e no sistema de ensino é fundamental para fornecer o acesso à educação e à cultura, para formar adultos conscientes, propositivos e batalhadores; é pensar no futuro do país e do mundo. Assim, a proposta das escolas parque aqui apresentada, baseada claramente no projeto de Anísio Teixeira, é uma forma de reestruturação desse sistema de ensino e de sua ampliação para outras áreas que hoje não cabem dentro das escolas públicas existentes. Garantir o acesso de todas as crianças à arte, à cultura, ao folclore brasileiro e aos esportes é fundamental para que, em longo prazo, haja uma significativa mudança no cenário não apenas cultural brasileiro, mas também no administrativo, no financeiro e em muitas outras esferas, pois essa base de educação, se bem fundada, pode trazer benefícios nas mais diversas áreas do conhecimento. O importante é formar cidadãos, e não profissionais qualificados de uma determinada área, pois através da consciência e da responsabilidade é possível reformar as enferrujadas estruturas do país.

Mas a qualidade de vida passa pelos desgastes sofridos no dia-a-dia, por exemplo, no deslocamento entre a casa e o local de trabalho ou de estudo. O Brasil contava, até pouco tempo atrás, com um sistema de transportes sobre trilhos que conectava todo o país. No entanto, o investimento cada vez maior em rodovias e os vínculos estabelecidos com o capital estrangeiro fizeram com que o interesse pela ferrovia minguasse, e essa pode ser a principal causa dos atuais congestionamentos nas grandes cidades e até mesmo nas rodovias. O movimento pendurar é muito expressivo no mundo globalizado em que vivemos, pois nas grandes cidades o custo de vida é muito maior. Assim, muitas pessoas que não têm condições financeiras para custear suas vidas nessas cidades são obrigadas a percorrer grandes distâncias e enfrentar o trânsito todos os dias. Com um sistema de transporte público

ineficiente como o nosso, a tendência é que esse quadro só piore cada vez mais.

A proposta do trem de alta velocidade vigente, no entanto, não pretende suprir esses deslocamentos diários que causam os enormes congestionamentos, e sim estabelecer uma conexão entre aeroportos com a justificativa de que isso facilitaria a vida das pessoas que vivem fazendo ponte aérea entre o Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo. No entanto, a proposta não atende a quem realmente precisa, e, no caso de Campinas, há uma necessidade em se estabelecer um transporte público de qualidade e digno à população, principalmente entre as cidades da região metropolitana. Parto, assim, do pressuposto de que essa malha ferroviária volte a ser ativada para transporte de passageiros, mas não para a passagem de um trem bala, e sim, de trens regionais que conectem essas cidades.

Quando se pensa em ferrovia, é fundamental pensar também em transposições. As cidades são cortadas bruscamente pela via, como foi analisado neste trabalho com o caso de Campinas. Essa transposição não deve ser apenas realizada por meio de passarelas, pois são inóspitas aos moradores por serem espaços isolados onde muitas vezes acontecem atos de violência. O mesmo vale para os túneis de pedestres que cruzam a ferrovia por baixo. Numa tentativa de resolver esse problema, foram propostas, nesse TFG, formas de articular essas transposições a outros usos, como mercados, escolas, galerias comerciais, entre tantos outros possíveis.

Ainda no quesito da mobilidade urbana, é latente que se pense em formas alternativas de se locomover nas cidades brasileiras. Com moldes em cidades européias como Amsterdam, Utrecht e Berlim, propõe-se também uma malha de ciclovias que se articula aos parques e formam, assim, um sistema de espaços livres de qualidade. Aumentar a quantidade de parques na cidade – tanto as escolas parque como parques lineares fluviais – e possibilitar que as pessoas circulem no dia-a-dia com segurança pelas ciclovias também é uma forma de aumentar a qualidade de vida dos cidadãos.

Para finalizar, é importante lembrar que as escolas parque aqui propostas – em rede, articuladas de forma que os alunos pudessem fazer intercâmbio entre elas – pretende ser não apenas um parque com uma escola voltada aos alunos matriculados em escolas públicas, mas também um parque aberto à comunidade e, principalmente, uma praça de equipamentos públicos com tudo o que estiver em falta na região onde se insere. O caso estudado, por se situar no centro de Campinas, que é uma área bem equipada com hospitais e escolas, não seria necessário implantar os usos mencionados. Mas

com a análise de uma outra escola parque, situada numa área com carência de escolas públicas, por exemplo, esse equipamento também seria inserido no programa da escola parque. Ou então postos de saúde, hospitais, farmácias populares, entre outros. É imprescindível que todas as escolas parque da rede tenham espaços voltados às artes e aos esportes, bem como bibliotecas e refeitórios, divididos em uma ala para crianças e em outra para adultos.

Buscou-se discutir questões pertinentes à qualidade de vida em grandes cidades, e não apenas na cidade de Campinas. Esse modelo poderia ser aplicado em outros lugares, pois é baseado no estudo do existente e na sugestão de espaços e usos em falta em cada área. Buscou-se fornecer mais dignidade aos cidadãos brasileiros por meio dos pontos aqui expostos.

## 13.1 Cidades

Antuérpia, Bélgica  
Berlim, Alemanha  
Copenhague, Dinamarca  
Croydon, Grande Londres, Inglaterra  
Delft, Holanda  
Estocolmo, Suécia  
Hong Kong, China  
Lyon, França  
Londres, Inglaterra  
Nottingham, Inglaterra  
Roterdã, Holanda  
Utrecht, Holanda

## 13.2 Projetos

Casa Grelha – Forte, Gimenes e Marcondes Ferraz Arquitetos  
Centro Cultural de Araras – AUM Arquitetos  
Centro Cultural na Estação Guanabara de Campinas – Lina Bo Bardi  
CEPROCAMP Escola de Educação Prof. de Campinas Pref. Antônio da Costa Santos - Ricardo Badaró  
CEUs - Centros Educacionais Unificados - EDIF - Dep. de Edificações da Prefeitura de São Paulo  
Escolas Classe Escola Parque – Anísio Teixeira  
Fábricas de Cultura – Secretaria de Estado da Cultura  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP – Vilanova Artigas  
Museu da Língua Portuguesa – Pedro e Paulo Mendes da Rocha  
Museu Umm El-Fahrem – SO Architecture  
Praça das Artes – Brasil Arquitetura  
Teatro Engenho Central – Brasil Arquitetura



### 13.3 Livros

BARBOSA, Ana Mae. Arte-educação no Brasil. São Paulo, Perspectiva, 2009.

CAVALCANTI, Carlos. O predomínio do academismo neoclássico. In: ROBERTO PONTUAL. Dicionário das artes plásticas no Brasil. Rio de Janeiro, Civilização, 1969, s.p.

DELIJAICOV, Alexandre (orientador); TAKYIA, André; SILVA, Ricardo C. (colaboradores). Ciclovias urbanas: a possibilidade da bicicleta como meio de transporte na cidade. Projeto Piloto: Cidade Universitária e entorno. São Paulo, Fundo de Cultura e Extensão da USP, 2006.

DUARTE, Hélio de Queiroz. Escolas-classe, escola-parque. Org. André Takiya. 2ª Ed. Ampl. São Paulo, FAUUSP, 2009.

GONDIM, Monica Fiuza. Cadernos de desenho - Ciclovias. Fortaleza, Expressão Gráfica e Editora Ltda., 2006.

GROSSMAN, Vanessa. A arquitetura e o urbanismo revisitados pela internacional situacionista. São Paulo, Anna-blume, 2006.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo, Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2009.

NEUFERT, Ernest. Arte de Projetar em Arquitetura. São Paulo, Gili, 2008.

PENTEADO, Fábio. Fábio Penteado. Ensaios de arquitetura. São Paulo, Empresa das Artes, 1998 (escrito original de 1972).

REIS, Nestor Goulart. Estação Cultura: patrimônio ferroviário do povo de Campinas. São Paulo, Via das Artes, 2004.

#### 13.4 Teses

COSTA, Pablo D. S. R. Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re)Leituras Contemporâneas. Campinas, Dissertação de Mestrado, PUC-Campinas, 2010.

FERRATA, Carlos Augusto. Escolas públicas em São Paulo (1960-1972). São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2008.

FRANCISCO, Rita de Cássia. As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo. São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2007.

LEITE, Carlos. Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana. São Paulo, Dissertação de Doutorado, USP, 2002.

PEDROSO, Francis. O Centro de Campinas (SP) – Usos e Transformações. Campinas, Dissertação de Mestrado, Instituto de Geociências – Unicamp, 2007.

POZZER, Guilherme Pinheiro. A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002). Campinas, Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 2007.

#### 13.5 Artigos

CUNHA, José M. P.; SOBREIRA, Daniel. A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000.

FRANCISCO, Rita de Cássia. Inventário como ferramenta de preservação: a experiência da cidade de Campinas/SP.

GOMES, Karina B.; NOGUEIRA, Sonia M. A. Ensino da Arte na escola pública e aspectos da política educacional: contexto e perspectivas.

RIBEIRO, André A. A Reintegração do Patrimônio Ferroviário na Vida da Cidade.

VALDERRAMA, Berna V. B.; OLIVEIRA, Melissa R. A Ferrovia e os Processos de Re-Estruturação Urbana na Cidade de Campinas/São Paulo.

### 13.6 Periódicos

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. COSTA, Maria Teresa. Coreanos afirmam que não desistiram do trem-bala. Campinas, SP. 26 nov. 2010.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. COSTA, Maria Teresa. Projeto prevê no Centro megaprédios residenciais. Campinas, SP. 29 mai. 2010.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. LIMA, Zezé de. Estudo pode usar VLT como corredor de ônibus. Campinas, SP. 01 mar. 2005.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. MORETO, Milene. Camelôs podem sair do viaduto Cury e Mercado. Campinas, SP. 12 mai. 2010.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. OLIVEIRA, Janaína. GM promete manter ronda fixa no túnel da Fepasa. Campinas, SP. 14 out. 2009.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. OLIVEIRA, Janaína. Ladrões seguem agindo no túnel da Vila Industrial. Campinas, SP. 21 out. 2009.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. REI, Gilson. Galpão histórico volta a ser ocupado em Campinas. Campinas, SP. 15 ago. 2010.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. TEODORO, Mariana. Túnel de pedestre ganha iluminação antivandalismo. Campinas, SP. 26 mar. 2009.

AGÊNCIA ANHANGUERA DE NOTÍCIAS. VILLA, Marcelo. Série mostra decadência do Centro de Campinas. Campinas, SP. 08 set. 2008.

CORREIO POPULAR. CMU/CSPC. Nas mãos do barbeiro e do dono do bar: por amor e esperança, apenas dois profissionais tomam conta daquele que foi o símbolo de uma época. Campinas, SP. 13 fev. 2000.

CORREIO POPULAR. CMU/CSPC. Toninho fala em revitalização da área. Campinas, SP. 14 mar. 2001.

CORREIO POPULAR. COSTA, Maria Teresa. 'Não podemos travar a cidade'. Campinas, SP. 12 jun. 2010.

CORREIO POPULAR. MEDEIROS, Delma. Iphan analisa cessão de patrimônio. Campinas, SP. 08 jul. 2010.

CORREIO POPULAR. REI, Gilson. Projeto faz parte da revitalização do Centro. Campinas, SP. 13 mai. 2003.

DIÁRIO DO POVO. AGÉGE, Soraya. Túnel guarda história da imigração: a Vila Industrial, um marco na história operária da cidade, foi formada por imigrantes italianos, espanhóis e portugueses. Campinas, SP. 14 jul. 1995.

DIÁRIO OFICIAL DE CAMPINAS. Prefeita assina terça contrato para a construção de CEPROCAMP. 11 jan. 2003.

ESTADÃO. PACOLA, José Francisco. VLT em Campinas: muito dinheiro, pouco resultado. São Paulo. 18 out. 1991.

HABITAT. Comissão do Convênio Escolar. As arquiteturas do convênio escolar. São Paulo, n.4, p.7-40, 1951.

PROJETO DESIGN. CORBIOLI, Nanci. Ciro Pirondi: Um dos idealizadores da Escola da Cidade em São Paulo. n° 331, set 2007.

### 13.7 Sites

Blog Escrevendo História – O Complexo Ferroviário Central da Fepasa

<http://escrevendohistoria.blogspot.com/2008/09/o-complexo-ferrovirio-central-fepasa.html>

Blog Nuances, os lugares da arquitetura

<http://nuances-oslugaresdaarquitectura.blogspot.com/2003/11/o-universo-segundo-paulo-mendes-da.html>

Electric Transport in Latin America - The Tramways of Campinas. (site de Allen Morrison). [www.tramz.com/br/cp/cp.html](http://www.tramz.com/br/cp/cp.html)

Embrapa - Prefeitura Municipal de Campinas. Subsídios para Elaboração e Implantação da Agenda 21 do Município de Campinas,SP. Diagnóstico Ambiental de Campinas. Água.

[www.agenda21cps.cnpm.embrapa.br/analise/agua/index.html](http://www.agenda21cps.cnpm.embrapa.br/analise/agua/index.html)

Enciclopédia Itaú Cultural de Artes Visuais – Paulo Mendes da Rocha. [www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia\\_ic/Enc\\_Artistas/artistas\\_imp.cfm?cd\\_verbete=872&imp=N&cd\\_idioma=28555](http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/Enc_Artistas/artistas_imp.cfm?cd_verbete=872&imp=N&cd_idioma=28555)

Estações Ferroviárias.

[www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)

Prefeitura Municipal de Campinas. Atrações Naturais.

[www.campinas.sp.gov.br/conheca-campinas/atracoes-naturais.php](http://www.campinas.sp.gov.br/conheca-campinas/atracoes-naturais.php)

Prefeitura Municipal de Campinas. Conheça Campinas. [http://2009.campinas.sp.gov.br/campinas/atracoes/culturais/patrimonio/parque\\_salim/](http://2009.campinas.sp.gov.br/campinas/atracoes/culturais/patrimonio/parque_salim/)

Sanasa Campinas. Campinas e seus recursos hídricos. [www.sanasa.com.br/noticias/not\\_con3.asp?flag=PC&par\\_nrod=2](http://www.sanasa.com.br/noticias/not_con3.asp?flag=PC&par_nrod=2)

Trem de Alta Velocidade – Brasil

[www.tavbrasil.org.br](http://www.tavbrasil.org.br)

Trem de Alta Velocidade – Campinas

[www.tavcampinas.com.br](http://www.tavcampinas.com.br)

Wikipédia. VLT de Campinas

[pt.wikipedia.org/wiki/VLT\\_de\\_Campinas](http://pt.wikipedia.org/wiki/VLT_de_Campinas)

## 14 ANEXOS

### 14.1 Escolas Classe - Escola Parque, Anísio Teixeira

Como anteriormente citado, a principal referência de projeto utilizada no desenvolvimento da proposta foi e será o projeto “Escolas Classe – Escola Parque” do arquiteto baiano Anísio Teixeira. Ao projetar, não se restringiu às questões relativas ao desenho da edificação escolar, mas questionou a qualidade de ensino e propôs, inclusive e principalmente, a introdução das artes no currículo. A metodologia de ensino e as questões referentes à gestão da instituição são elaboradas bem antes da proposta arquitetônica em si, das edificações da escola, do espaço físico que abrigará tais usos. Foi uma proposta revolucionária que serviu de exemplo para outras iniciativas e outros projetos até os dias de hoje, como é o caso dos CIEPs (Centros Integrados de Educação Pública), dos CIACs (Centros Integrados de Atendimento à Criança) – ambos da década de 80 – e dos CEUs (Centros Educacionais Unificados) – dos anos 2000.

O texto de Anísio demonstra o caráter revolucionário de seu pensamento, que não deve ser deixado de lado na análise de sua obra. Não questiona em termos quantitativos a arquitetura escolar, mas qualitativos o ensino; é uma proposta para o ensino ideal e justo, ao qual todos deveriam ter acesso. Seu contemporâneo, Hélio Duarte, partilha de suas ideias e desde a época em que trabalhou com Anísio na elaboração dos projetos do Convênio Escolar, em São Paulo, considera a relação entre interior e exterior fundamental para a qualidade do ensino, preocupação também presente no projeto das escolas-parque:

*“não é absolutamente uma pequena conquista o fato de se considerar as plantas, hoje em dia, como elemento integrante da arquitetura escolar. A escola-monumento, a escola majestosa e austera, está cedendo seu lugar à escola alegre, horizontal, no meio dos jardins”<sup>18</sup>.*

Outra questão também emblemática da proposta de Anísio Teixeira é a possibilidade de uso da escola tanto pelos alunos quanto pela comunidade. No livro sobre o projeto intitulado “Escolas Classe Escola Parque – uma experiência educacional”, o autor Hélio Duarte discorre sobre o tema: *“A escola tem uma continuidade no espaço e no tempo. Como? Fazendo vir a elas já adultas. Como? Fazendo com que a criança depois de adulta olhe para a sua escola e assim por diante...”*.

A escola não é aberta somente aos alunos matriculados na rede pública de ensino, como

**18.** COMISSÃO DO CONVÊNIO ESCOLAR. *As arquiteturas do convênio escolar*. Habitat. São Paulo, n.4, p.7, 1951.

também a toda a comunidade, que pode usufruir de todas as suas atividades gratuitamente, o que proporciona a troca de experiências.

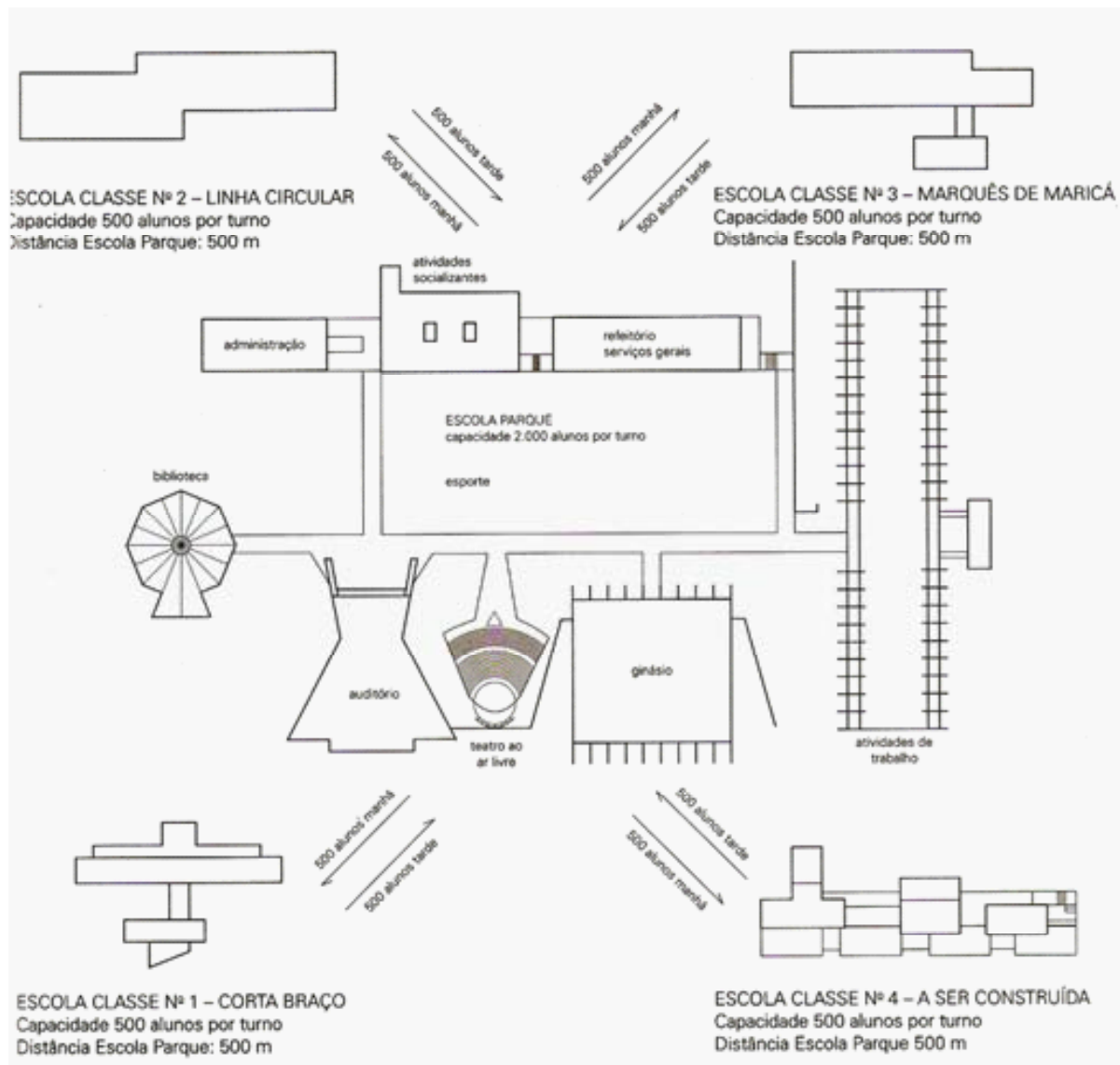
O sistema de ensino proposto por Anísio Teixeira é embasado no “sistema platoon” americano, que teve a oportunidade de estudar quando foi aluno da Columbia University, em Nova York. Esse sistema propunha uma divisão dos alunos em dois turnos (manhã e tarde) e oferecia um grande leque de ambientes, adaptados a diversos usos, de ginásio esportivo a estúdio artístico. A ideia era criar uma atmosfera dinâmica e lúdica, que fosse interessante e despertasse a criatividade dos alunos: *“a Escola Platoon possibilita o pleno desenvolvimento infantil, com artes e técnicas diferentes, em ambiente de emulação coletiva e de trabalho entusiástico”*<sup>19</sup>.

O projeto das “Escolas Classe Escola Parque” em Salvador, no ano de 1950, seria um modelo experimental para o ensino primário. A vontade de Anísio era proporcionar às crianças *“(...) uma escola que fosse mais que ‘uma escola’ – um lugar onde a criança, além das atividades corriqueiras de leitura, aritmética e escrita, pudesse ainda – em dia letivo completo, ser introduzida às ciências físicas e sociais e, mais, complementar-se com o aprendizado das artes industriais, desenho, música, dança e educação física”*<sup>20</sup>.

O Centro Educacional Carneiro Ribeiro, em Salvador, contava com quatro escolas classe e uma escola parque, sendo a distância entre cada escola classe e a escola parque de apenas 500 metros, o que possibilitava que o percurso fosse realizado a pé. Cada escola classe atendia a 1.000 alunos, e a escola parque, portanto, 4.000 alunos, divididos em dois turnos de 2.000 alunos. No conjunto foram construídos diversos equipamentos para uso das crianças: pavilhão de trabalho, ginásio, pavilhão de atividades sociais, teatro, biblioteca, restaurante, administração e campo de esportes, conforme indicado na planta esquemática a seguir:

19. DUARTE, Hélio de Queiroz. Op. Cit. P. 95.

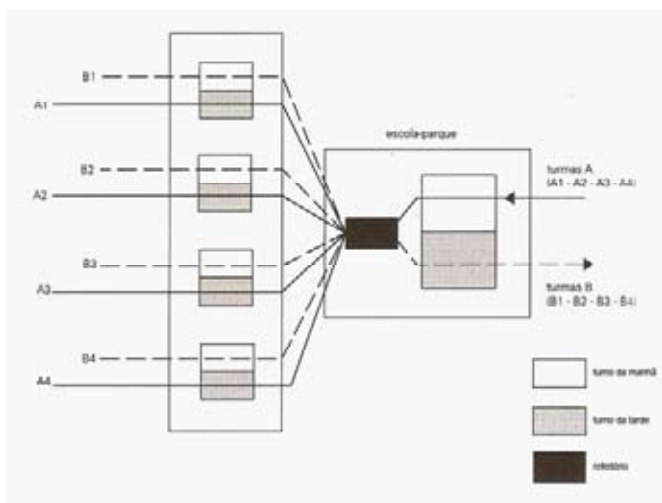
20. DUARTE, Hélio de Queiroz. Op. Cit. P. 109.



**Figura 54.** Esquema do Centro Educacional Carneiro Ribeiro: Salvador, BA. Fonte: Hélio de Queiroz Duarte <sup>21</sup>.

21. DUARTE, Hélio de Queiroz . Op. Cit. P. 125.





**Figura 55.** Escola Parque – turnos. Movimento de translação e revezamento das turmas nas Escolas Classe e na Escola Parque. Crédito: Adaptado pela equipe Livi do original de Alice Seiko Matsumoto. Fonte: Hélio de Queiroz Duarte <sup>23</sup>.

Segundo Anísio Teixeira, “a filosofia da escola visa oferecer à criança um retrato da vida em sociedade” <sup>22</sup>. A escola tinha como base as práticas educativas, socializantes, artísticas, culturais, de trabalho (artes industriais) e de educação física.

O lugar de contato entre as turmas que utilizavam a escola no turno da manhã e as do turno da tarde era o refeitório. Tanto quem chegava quanto quem saía da escola parque almoçava no mesmo espaço, o que possibilitava, também, o convívio entre alunos de salas diferentes. O gráfico ao lado explica o sistema de turnos e o nó estabelecido pelo refeitório meio aos fluxos de alunos.

Outro espaço revolucionário do projeto foi a Biblioteca, que proporcionava várias sub-atividades aos alunos: *leitura* de livros de literatura sugeridos em sala de aula pelos professores; *estudo livre ou dirigido* de livros didáticos, realizado em equipe sob orientação de um professor; *pesquisa*, direcionada a alunos maiores na sala de referência, onde eram encontrados mapas, dicionários e enciclopédias; *hora do conto*, para os alunos menores, que se sentavam para ouvir e narrar histórias com o intuito de desenvolvimento da linguagem, da imaginação, da atenção e da memória; *jornal mural*, com diversas seções, como humorismo, literatura, crônica, notas sociais, ilustrações, charadas e movimento mensal da biblioteca; *exposições* de cartazes, gravuras, desenhos dos alunos e livros antigos; e *o teatro de sombra e fantoche*, que contava com bonecos, cenários, silhuetas confeccionadas no Setor de Trabalho pelos próprios alunos, que criam e encenam peças com os professores, sendo uma das grandes atrações da biblioteca.

Todas as ideias explicitadas no livro de Hélio Duarte sobre o projeto “Escolas Classe Escola Parque” me fascinaram muito e serviram de estímulo à minha proposta. Muitas questões presentes no projeto de Anísio foram retomadas em meus estudos e em minhas propostas, justamente por serem muito similares.

**22.** DUARTE, Hélio de Queiroz. Op. Cit. P. 122  
(citação de Anísio Teixeira)

**23.** DUARTE, Hélio de Queiroz. Op. Cit. P. 124.

## 14.2 História da Ferrovia

### 14.2.1 Ascensão

No ano de 1867 começou a operar a linha férrea da companhia inglesa São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiá passando por São Paulo. A ferrovia foi construída nesse trecho para dar escoamento à produção de café que acontecia ao longo de sua extensão. Como a companhia não tinha interesse em se expandir para outras regiões do estado, os cafeicultores da região de Campinas resolveram se unir para construir uma continuação da via que passasse por suas terras, o que possibilitaria o acesso ao porto de Santos e, conseqüentemente, aumentaria a exportação de seus produtos e os lucros. Vale ressaltar a importância da ferrovia não apenas como meio de transporte, mas como símbolo de progresso, como ressalta Pablo Diego Souza dos Reis Costa em sua tese de mestrado:

*“O trem se configurava como um aparelho de captura de fluxos diversificados – pessoas, mercadorias, ideias e desejos; era considerado um vetor de modernidade, criando um elo de comunicação entre o local e o global, ou seja, entre Campinas e o mundo.”*<sup>24</sup>

Assim, foi criada em 1872 a primeira companhia férrea com capital privado brasileiro: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O trecho implantado ligava Jundiá a Campinas, que se configurava como um pólo de produção cafeeira na época. A exemplo da Companhia Paulista, no ano de 1875 mais cafeicultores se uniram para a criação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro; em 1890 foi a vez da Carris Funilense; em 1894, do Ramal Férreo Campineiro; e, por fim, em 1914 foi implantada a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana<sup>25</sup>. Todas essas novas vias se conectavam entre si e tinham ligação, também, à São Paulo Railway em Jundiá, de onde trens carregados de mercadorias se dirigiam ao porto de Santos. Depois delas muitas outras vieram, configurando aos poucos uma malha densa de ferrovias que conectava todo o estado.

Antes dessa empreitada, o transporte do café era realizado por animais e demorava muitos dias. O prolongamento das ferrovias pelo interior do estado foi muito importante para a industrialização brasileira, pois possibilitou tanto o escoamento de café como a chegada de produtos oriundos de outros continentes de maneira muito mais rápida do que era possível até então.



**Figura 56.** Estradas de Ferro do Estado de São Paulo com destaque para as datas de implantação da São Paulo Railway e da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br).

**Figura 57.** Evolução das Ferrovias do Estado de São Paulo entre os anos de 1900 e 1940.

**24.** COSTA, Pablo D. S. R. *Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re)Leituras Contemporâneas*. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Campinas, SP. PUC-Campinas. 2010. P. 14.

**25.** COSTA, Pablo D. S. R. Op. cit. P. 14.



**Figura 58** (acima). O primeiro prédio da Estação de Campinas, implantado no ano de 1872. Vista da parte interior do terreno, com a gare e um trem, em segundo plano. Fonte: Guilherme Pinheiro Pozzer <sup>27</sup>.

**Figura 59** (ao lado, à esq.). Mapa de Campinas em 1900, época em que a Vila Industrial já havia começado a ser implantada, ao sul da linha férrea e da estação central. Legenda: **1.** Lazareto dos Variolosos; **2.** Curtume; **3.** Lazareto dos Morféticos; **4.** Matadouro. Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas com destaques de Pablo Costa.

**Figura 60** (ao lado, à dir.). Mapa de Campinas em 1929. Nota-se como a Vila Industrial e a malha urbana da cidade se expandiram em relação ao mapa de 1900. O Centro corresponde ao traçado original da cidade e está indicado em azul. Legenda: **1.** Vila Industrial; **2.** Parque Industrial; **3.** São Bernardo; **4.** Bairro Bonfim; **5.** Bairro Castelo; **6.** Bairro Guanabara. Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas com destaques de Pablo Costa.

**26.** COSTA, Pablo D. S. R. Op. cit. P. 14.

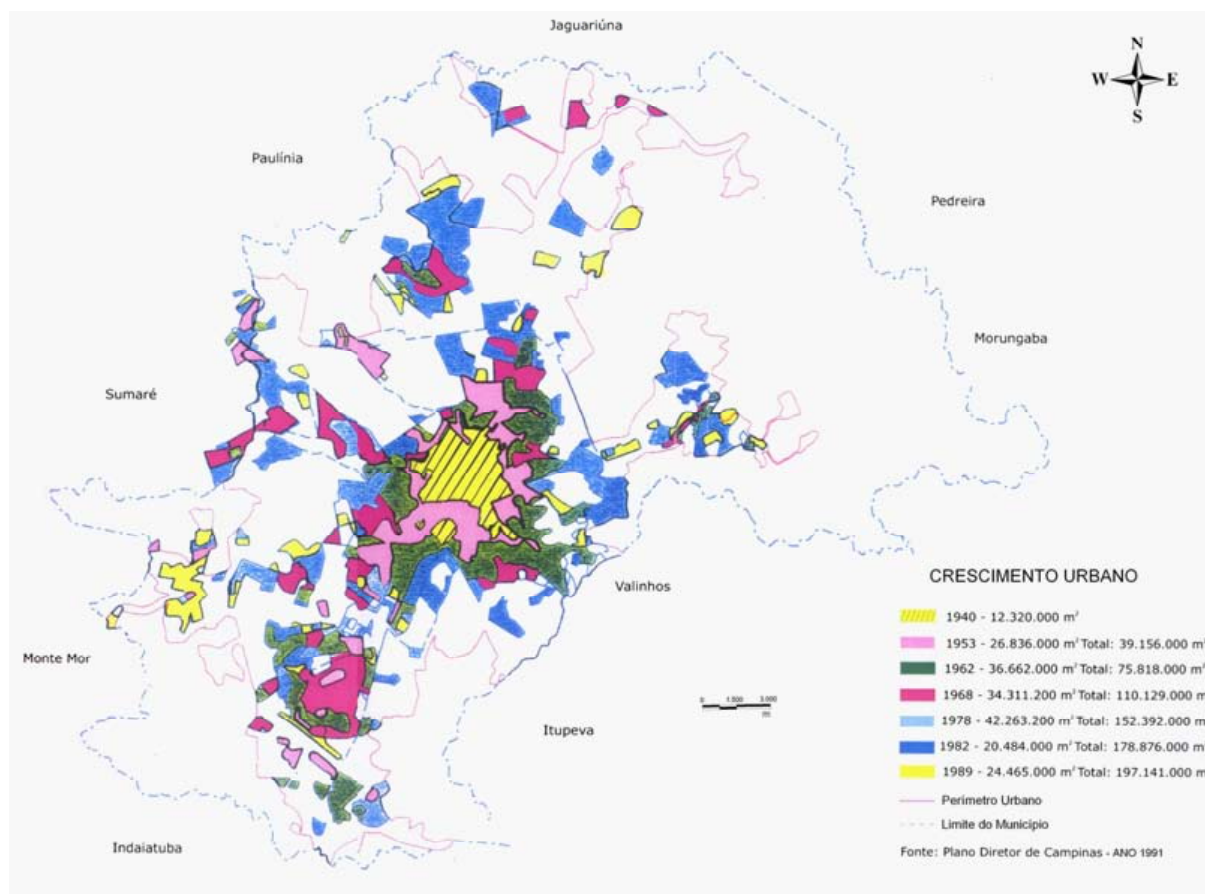
**27.** POZZER, Guilherme Pinheiro. *A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade.* (1872-2002). Dissertação de Mestrado. Campinas, SP. IFCH – UNICAMP. 2007.

**28.** AGÉGE, Soraya. *Túnel guarda história da imigração: a Vila Industrial, um marco na história operária da cidade, foi formada por imigrantes italianos, espanhóis e portugueses.* Diário do Povo. Campinas, SP. 14 jul. 1995.

A chegada da via férrea teve grande impacto urbano na cidade. Segundo Pablo Costa, *“Pela sua localização estratégica e articuladora, a ferrovia se configura um elemento dinâmico e estruturador do espaço urbano, elevando Campinas ao posto de pólo regional que assume a função de centralidade sobre uma ampla e rica região do estado, função esta que possui até hoje”* <sup>26</sup>.

A estação e o pátio de manobras foram implantados nos limites do traçado urbano da época, próximos ao cemitério, ao curtume e ao matadouro municipais. A porção da cidade existente antes da chegada da via férrea se configura atualmente como o Centro Histórico de Campinas, e a Vila Industrial ainda não existia nesse momento. Foi sendo formada com o passar dos anos, principalmente após a implantação das oficinas da Companhia Mogiana. Foram gerados muitos empregos, o que atraiu operários de outras regiões para a cidade. Muitos desses trabalhadores compraram terrenos baratos nas proximidades do local de trabalho, onde construíram suas casas com feições européias, já que a maior parte das famílias era composta por imigrantes majoritariamente italianos, mas também espanhóis e portugueses <sup>28</sup>. Foi assim que se originou o bairro Vila Industrial, que não por acaso recebeu esse nome. A cidade foi, então, se expandindo a partir desse núcleo inicial, como pode ser observado nos mapas a seguir.

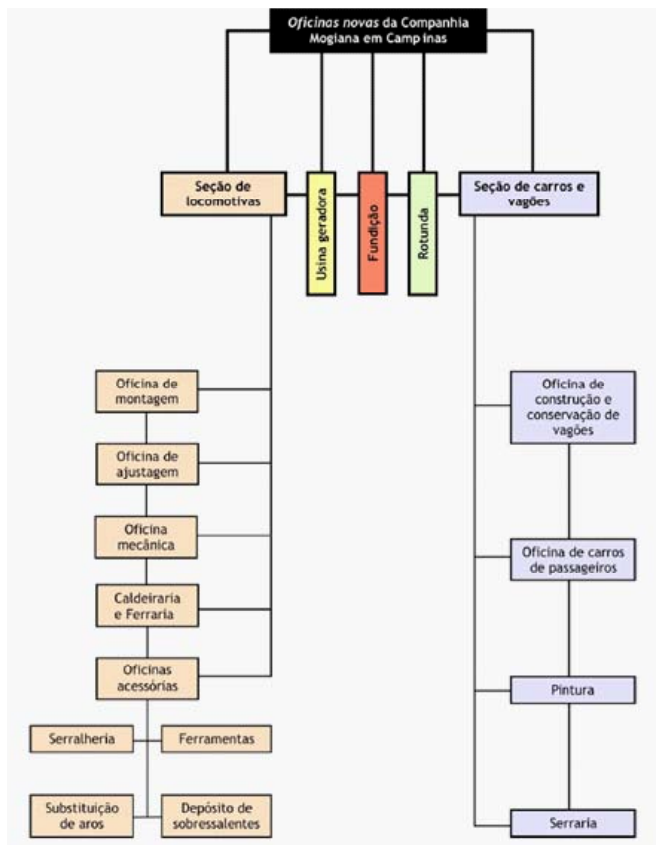




**Figura 61.** Mapa com as manchas de crescimento urbano de Campinas entre os anos 1940 e 1989. A cidade cresceu a partir do centro após a implantação do complexo ferroviário. Fonte: SEPLAMA – Plano Diretor de Campinas, 1991.

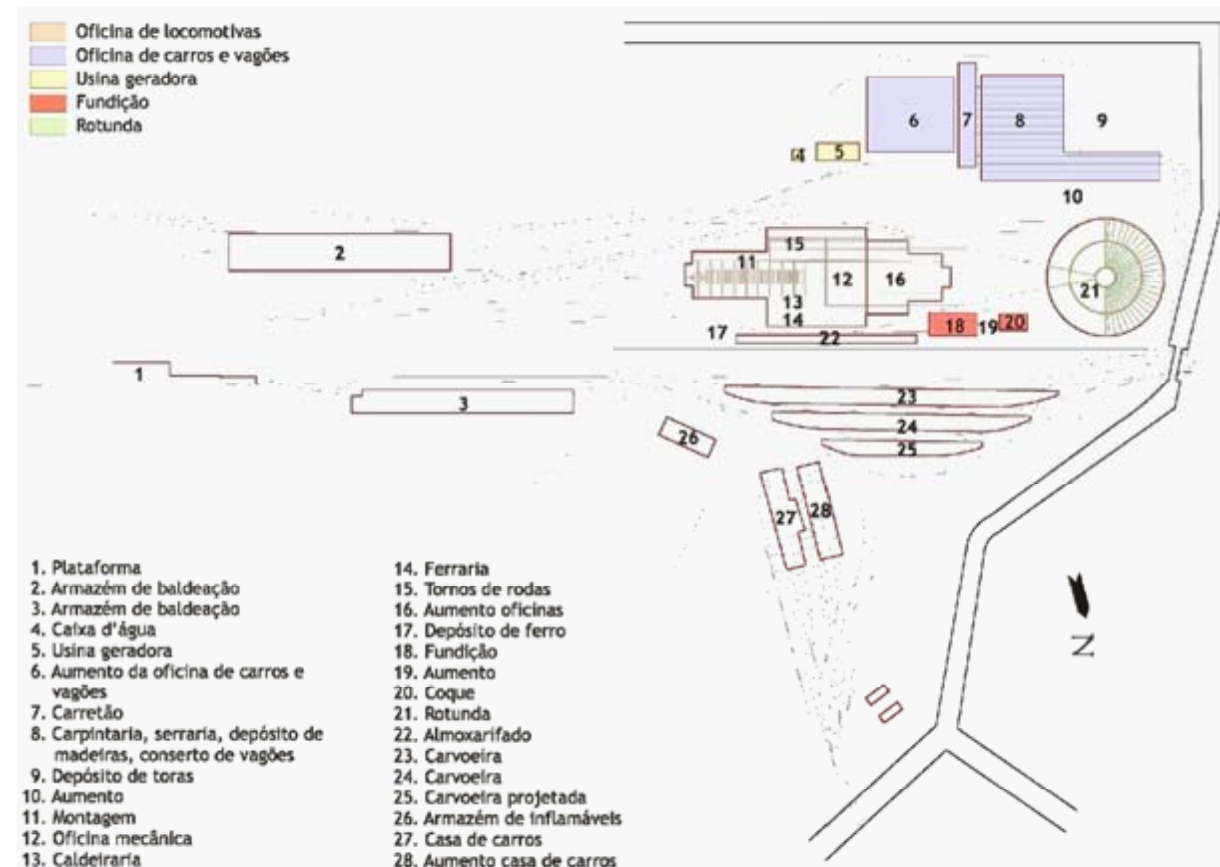
Todo o complexo ferroviário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi projetado pelo engenheiro Carlos Stevenson, que era especialista em edifícios de apoio a ferrovias. Em sua tese de mestrado, a arquiteta Rita de Cássia Francisco<sup>29</sup>, formada pela FAU USP, estudou exatamente as edificações do complexo, composto por: *usina geradora*, que produzia energia para todo o complexo; *seção de locomotivas*, onde as locomotivas eram montadas ou reformadas; *seção de carros e vagões*, onde eram produzidos e reparados os vagões; *fundição*, onde ficavam os fornos para fusão do ferro e do bronze, ventiladores, o moinho de areia, o esmeril e o motor elétrico que movimentava as má-

29. FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. Dissertação de mestrado. FAUUSP. São Paulo. 2007.



quinas; e, por último, a *rotunda*, construída pela metade, ou seja, em planta, só foi executada meia circunferência (a outra metade deveria ter sido construída numa segunda fase de implantação). Os vagões eram estacionados na rotunda para passar a noite protegidos<sup>30</sup>.

As obras das chamadas oficinas novas da Mogiana foram finalizadas em 1904. Neste ano, 1.135 funcionários trabalhavam no local, sendo 749 operários das oficinas. O esquema abaixo mostra a organização interna das oficinas:



**Figura 62** (acima). Esquema funcional-departamental das oficinas novas da Companhia Mogiana em Campinas. Fonte: Rita de Cássia Francisco<sup>31</sup>.

**Figura 63** (ao lado). Esquema da planta das oficinas novas, com o posicionamento dos diversos setores que compunham cada uma das seções das oficinas. Fonte: Rita de Cássia Francisco<sup>32</sup>.

**30.** FRANCISCO, Rita de Cássia. Op. cit. P. 80 a 133.

**31.** FRANCISCO, Rita de Cássia. Op. cit. P. 77.

**32.** FRANCISCO, Rita de Cássia. Op. cit. P. 79.

As imagens ao lado mostram a seção de locomotivas por fora e por dentro logo após sua inauguração, com as marias-fumaça sendo montadas sobre trilhos que se posicionavam transversalmente ao prédio. Após ser completamente produzida, um guindaste elétrico rolante elevava a locomotiva, a rotacionava 90º e a posicionava sobre os trilhos localizados ao lado de fora do prédio. Esses trilhos tinham conexão à ferrovia que ligava Campinas ao restante da malha férrea, ou seja, saindo dali a locomotiva já está pronta para percorrer todo o país.

Retomando a história das ferrovias, vale ressaltar que todas passaram por estatizações em meados do século XX. Em 1940, a São Paulo Railway foi estatizada e se tornou a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Em 1971 foi a vez das outras três companhias, que deram origem à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA). A FEPASA gerenciou as ferrovias do estado de São Paulo até o ano de 1998, quando se desfez e suas vias se integraram à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), administrada pela Ferrobán até 2007 <sup>33</sup>.

*“Já em 1998, a Fepasa foi incorporada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA), como parte do pagamento da grande dívida contraída desde a estatização pelos governos estaduais. Posteriormente, com o leilão da malha paulista, arrematada por consórcio formado pelas Ferrovias Bandeirantes S. A. (Ferrobán), concluiu-se o processo de desestatização das malhas da RFFSA.”* <sup>34</sup>

Para promover o transporte urbano de passageiros, a Companhia Campineira Carris de Ferro (CCCF) implantou o sistema de bondes no ano de 1879, apenas sete anos após a implantação da estação ferroviária. A primeira linha de bonde ligava a estação central à Praça José Bonifácio, localizada no centro da cidade. Aos poucos novas linhas foram implantadas, e em 1910 uma nova empresa foi criada, a Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força (CCTLF), que passou a administrar as linhas de bonde. Em 1954, quando a malha de bondes foi absorvida pela municipal Companhia Campineira de Transportes Coletivos, a rede contava com 13 rotas e 58 km de comprimento total. A partir da década de 1960 o sistema de transporte por bondes começou a entrar em declínio. Muitas linhas foram eliminadas devido à valorização crescente do tráfego de automóveis e à utilização das faixas de trânsito para essa modalidade de transporte. O último bonde rodou numa noite de sexta-feira, dia 24 de maio de 1968 <sup>35</sup>. Depois disso, uma linha turística de bonde foi implantada no Parque Taquaral, como tentativa de eternizar a memória do transporte sobre trilhos no imaginário dos cidadãos campineiros.



**33.** Site Estações Ferroviárias [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br).

**34.** FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. Dissertação de mestrado. FAUUSP. São Paulo. 2007. P. 52.

**35.** MORRISON, Allen. *Electric Transport in Latin America - The Tramways of Campinas*.

Site: <http://www.tramz.com/br/cp/cp.html>



**Figura 64** (folha ao lado, acima). Fachada frontal da seção de locomotivas, com relógio no frontão. Fonte: Acervo do Museu da Companhia Paulista.

**Figura 65** (folha ao lado, abaixo) Vista interna da seção de locomotivas, tendo ao centro a porção destinada à oficina de montagem. Atentar à iluminação abundante proporcionada pelos grandes vãos translúcidos. Fonte: Acervo do Museu da Companhia Paulista.

**Figura 66** (acima). Seção de montagem das locomotivas com o guindaste elétrico rolante levantando uma delas. Detalhe para a escala humana ao lado do maquinário. Fonte: Acervo do Museu da Companhia Paulista.

**Figura 67** (lado dir.) Fachada principal da estação por volta de 1900, com automóveis de tração animal e as primeiras linhas de bonde. Foto: Coleção de Allan Morrison



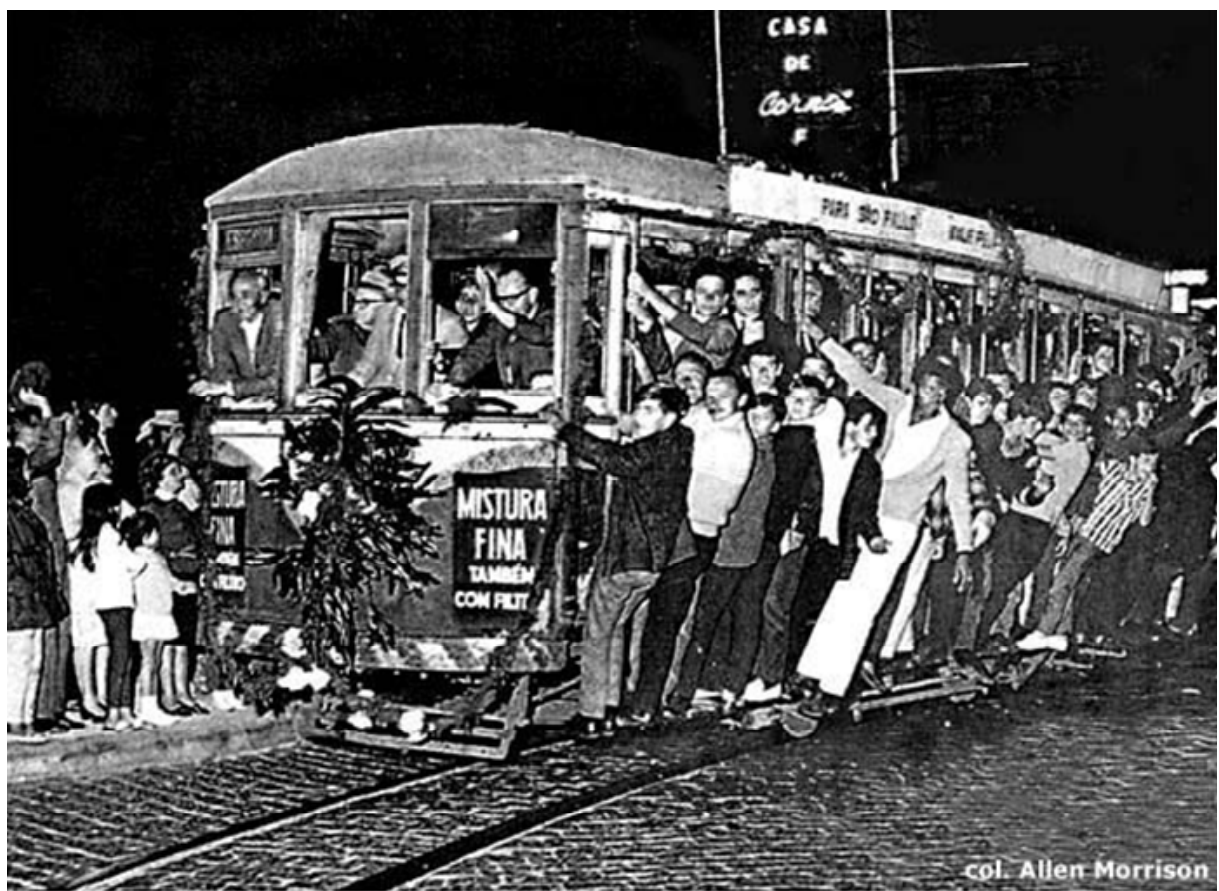


Figura 68. “Nove décadas do serviço de bondes em Campinas chegam ao fim” MORRISON, Allen. Op. cit. Fonte: Coleção de Allen Morrison.

Mesmo após a abolição do bonde em Campinas, a ferrovia estadual continuou sendo utilizada. O mapa da folha ao lado, à esquerda, mostra seu traçado no ano de 1987, quando era administrada pela FEPASA.



**Figura 69.** Bonde passando em frente à Catedral Metropolitana, localizada na Praça José Bonifácio (“Largo da Catedral”), praça esta que era ponto final da primeira linha de bonde. Foto: Ray DeGroot, 1963.



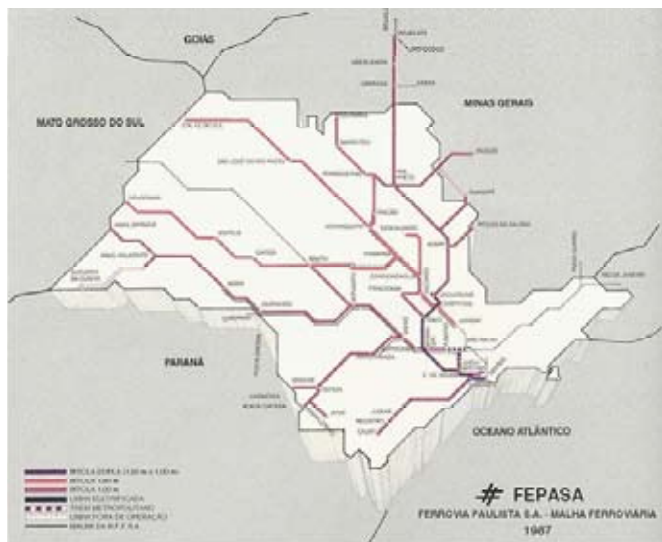
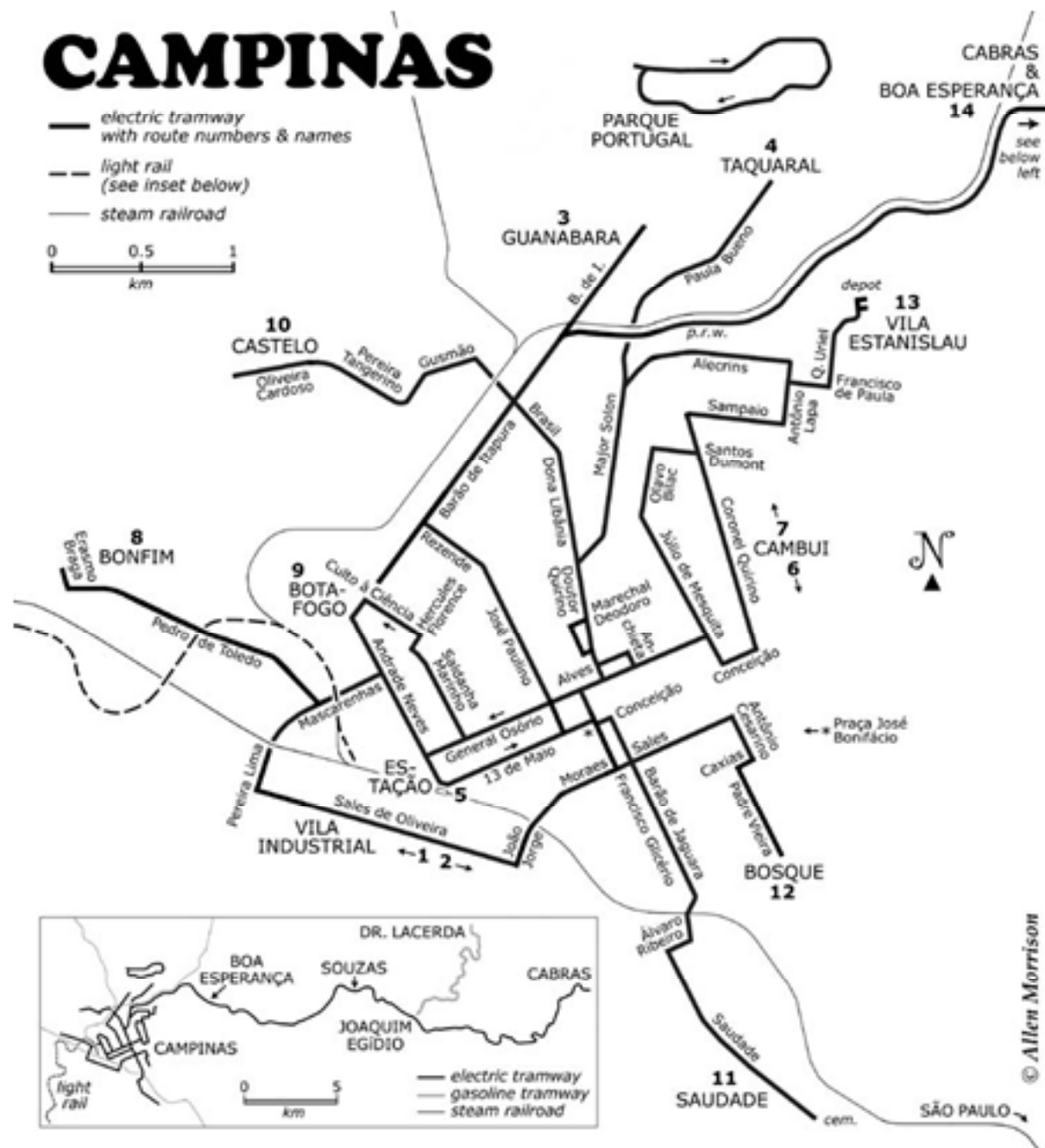


Figura 70 (acima). Malha ferroviária de São Paulo no ano de 1987, sob gerência da FEPASA. Fonte: Ferrovias Paulista S.A. (FEPASA)

Figura 71 (ao lado). Rede de bondes que circularam por Campinas e suas linhas. Fonte: Allen Morrison.



Voltando ao prédio da estação, é interessante ressaltar que o existente hoje no local foi o segundo a ser construído. Guilherme Pozzer descreve em sua dissertação de mestrado as principais características da nova estação: “*Sem seguir a simetria da edificação anterior, a nova construção era de tijolos aparentes e tinha como elemento mais marcante a torre do relógio*”<sup>36</sup>. A nova estação data de 1884, mas acréscimos foram realizados na década de 1920.

A estação sofreu outros acréscimos entre 1920 e 1960, quando volumes transversais foram construídos para aumentar a área dos escritórios da companhia férrea. A foto da página ao lado, abaixo, mostra a fachada da estação já ampliada.

Após o ano de 1960 não ocorreram mais alterações significativas no prédio da estação. Em 1982 somente a estação foi tombada pelo CONDEPHAAT, a qual em 1984 passou por uma reforma, ano de comemoração do seu centenário. O órgão municipal de tombamento, CONDEPACC, tombou a estação juntamente com parte do complexo ferroviário em 1990, conforme explicado por Guilherme Pozzer em sua dissertação de mestrado:

*“Por fim, a estação foi inscrita no livro de tombo em 1982 como patrimônio do Estado de São Paulo. Em 1989, a fim de assegurar a preservação de outros imóveis do complexo ferroviário da FEPASA que vinham sendo alvos de desmanche, vandalismo, obras irregulares de parte da empresa, e um jogo de empurra-empurra das responsabilidades sobre os prédios entre a empresa e a prefeitura de Campinas, o CONDEPACC resolveu abrir processo de tombamento em nível municipal de todo o complexo ferroviário junto à estação, envolvendo a área de 300 metros em torno do edifício.”*<sup>37</sup>

Guilherme Pozzer lista os bens tombados pelo CONDEPACC, assinalados com base na legenda da planta da página seguinte:

*“Nessa área situam-se os imóveis tombados em 1990, a saber: a estação da Companhia Paulista (assinalada em amarelo) (1), armazém da rua dos expedicionários (2), oficina da Companhia Paulista na rua Francisco Teodoro (3); entradas do túnel de pedestres, que liga o centro à Vila industrial, e um trecho de dois metros posterior às escadas (4); antigas oficinas situadas na rua Coronel Antonio Manoel, esquina com a rua Francisco Teodoro (5); escritórios da administração no pátio interno da FEPASA e rua Salles de Oliveira (6); caixa d’água no pátio ferroviário (7); usina geradora do pátio interno (8); duas oficinas de carros-vagões*



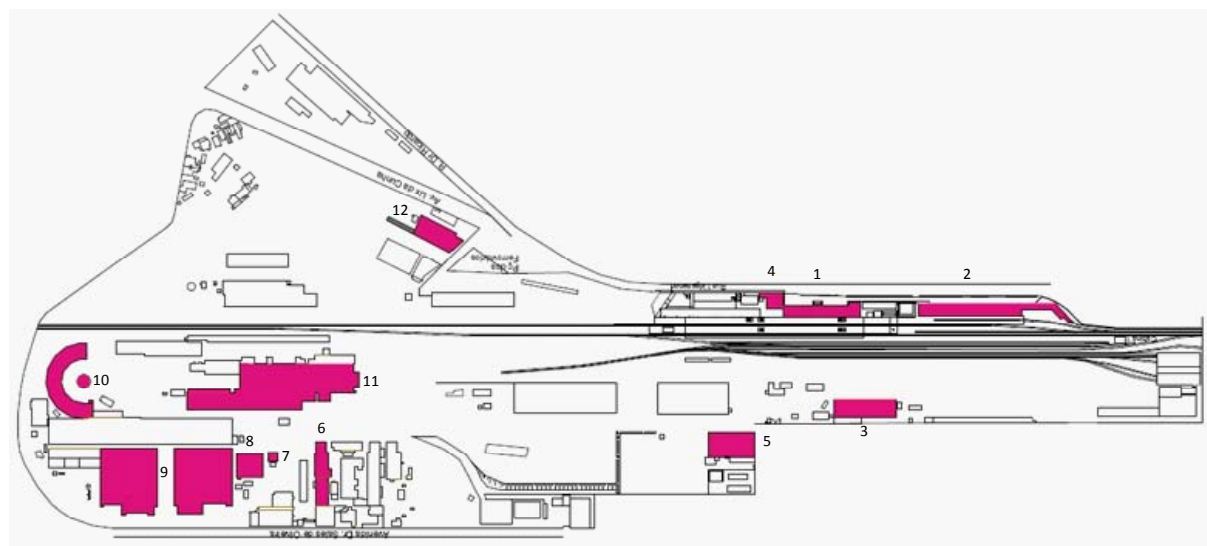
**Figura 71.** O segundo prédio da estação, em 1884. Fonte: Acervo do Centro de Ciências Letras e Artes de Campinas. **Figura 72.** A estação já ampliada na década de 1920, após a chegada do bonde da Cia. Campineira de Tração Luz e Força. Fonte: Cartão Postal – Coleção Jamil Nassif Abib – Centro de Memória da Unicamp.

**36.** POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. P. 147.

**37.** POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. P. 194.



(9); a rotunda (estacionamento para concerto e manobras das locomotivas) (10); oficinas de locomotivas (11) e armazém da Companhia Mogiana, na rua Dr. Ricardo (12).”<sup>38</sup>



**Figura 73.** Foto da década de 1920, quando da segunda ampliação da estação. Fonte: Nestor Goulart Reis.

**Figura 74.** Estação após todas as ampliações ocorridas. Fonte: Museu da Cidade de Campinas.

**Figura 75.** Mapa do complexo ferroviário com indicação, em rosa, das edificações tombadas pelo órgão municipal de tombamento, o CONDEPACC. Fonte: Rita de Cássia Francisco<sup>40</sup>.

**38.** POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. P. 195

**39.** PACOLA, José Francisco. *VLT em Campinas: muito dinheiro, pouco resultado*. Estadão. São Paulo. 18 out. 1991.

**40.** FRANCISCO, Rita de Cássia. Op. Cit.

Retomando a questão do traçado da ferrovia, em 1990 a linha norte-sul da via férrea já não estava mais sendo usada pelas companhias de transporte. Iniciou-se, então, a implantação do VLT de Campinas (Veículo Leve sobre Trilhos), sobre o mesmo traçado das ferrovias desativadas da companhia Sorocabana. Foram definidas várias etapas de implantação para viabilizar a obra; vários trens foram comprados e os trilhos foram reformados para receber o novo transporte. O sistema foi contratado pelo Governo do Estado, cujo governador na época era Orestes Quécia, e o prefeito de Campinas no momento era Jacó Bittar. É interessante ressaltar que a única linha implantada foi inaugurada três vezes<sup>39</sup>.

A iniciativa parecia muito boa, principalmente por privilegiar o transporte sobre trilhos nos espaços que já eram, desde o século XIX, designados a tal uso. Infelizmente, o projeto falhou.



### 14.2.2 Queda

*“Símbolo de pujança econômica no século passado, a região espelhava, até o início dos anos 80, o melhor que uma metrópole pode oferecer nos setores de comércio, serviços e lazer. Salas de cinemas, praças bem-estruturadas, frequentadas por famílias, e grandes redes varejistas faziam da área central o destino preferido para compras e passeios. Época que ficou na memória dos moradores mais antigos e chega a despertar sentimento de saudosismo em quem testemunhou o apogeu desse lugar agora desfigurado.”* Marcelo Villa, Agência Anhanguera <sup>41</sup>.

Os VLTs circularam pela cidade de Campinas somente entre 1990 e 1995, quando foram desativados devido à pouca utilização da linha que servia o primeiro trecho implantado. Segundo as autoridades, o projeto fracassou por falta de planejamento urbano: a linha não possibilitava o acesso aos centros financeiros, de serviços e comércio da cidade nem a integração com outras modalidades de transporte.

“O sistema operou com um alto déficit por causa da má localização de suas estações, principalmente a estação Central que ficava longe do centro da cidade, e baixa demanda pela falta de integrações com os outros sistemas de transporte da cidade. Por isso no dia 17 de fevereiro de 1995 a linha foi desativada.” <sup>42</sup>

## Traçado do VLT de Campinas



**Figura 76** (esq.). Uma das estações do VLT, tirada no ano de 1991. Foto: Kelso Medici.

**Figura 77** (centro). Passagem do trem rebaixada em relação ao nível do bairro, situação que se repete em vários trechos do traçado. Foto: Allen Morrison, 1994.

**Figura 78.** Proposta de traçado do VLT de Campinas com indicação de suas fases de implantação. Fonte: Revista Ferroviária – set. 1990.



**Figura 79.** Leito da Cia. Mogiana desimpedido. Em suas laterais o fundo dos lotes das residências e ao fundo a ponte sobre a av. Andrade Neves. Foto: Pablo Costa.

**Figura 80.** Estacionamento da escola de futebol sobre o leito ferroviário. Fotos: Pablo Costa, 2009. Foto: Pablo Costa.

41. VILLA, Marcelo. *Série mostra decadência do Centro de Campinas*. Agência Anhanguera. Campinas, SP. 08 set. 2008.

42. Wikipédia. VLT de Campinas - [http://pt.wikipedia.org/wiki/VLT\\_de\\_Campinas](http://pt.wikipedia.org/wiki/VLT_de_Campinas)

43. PACOLA, José Francisco. Op. cit.

44. COSTA, Pablo D. S. R. Op. cit.

Chegou a funcionar gratuitamente por dois anos, entre às 8h e às 13h; mesmo assim, segundo as autoridades, não atraiu usuários. Merece atenção a crítica do jornalista do Estadão, José Francisco Pacola:

*“Quinze meses depois de lançado, o VLT é ainda mais conhecido pela denúncia de irregularidades na contratação da obra que pelos benefícios que traz à população.”*<sup>43</sup>

Logo em seguida chegou ao fim o transporte ferroviário estadual. O último trem de passageiros circulou por São Paulo no ano de 2001, e a partir de então começou a se acentuar o processo de sucateamento dos vagões e dos espaços antigamente ligados à ferrovia. A atual situação dessas cicatrizes urbanas é retratada nas fotos abaixo, das antigas estações do VLT, retiradas da tese de mestrado de Pablo Costa<sup>44</sup>.

Com a desativação do transporte de passageiros tanto por meio dos trens intermunicipais quando pelo VLT de Campinas, o patrimônio ferroviário entrou num processo de deterioração progressiva. Muitos dos bens edificadas antigamente ligados ao transporte ferroviário foram depredados e abandonados. Dormentes e cabeamento roubados, demolição das estruturas, esquecimento, abandono, descaso: esse foi o quadro que se instaurou principalmente após 2001, ano em que circulou o último trem de passageiros no estado de São Paulo.



**Figura 81.** Vista das ocupações da área do leito ferroviário. Foto: Pablo Costa.

**Figura 82.** Estação Barão de Itapura, atual cooperativa de reciclagem. Foto: Pablo Costa.

Por volta de 2005, havia rumores de que a prefeitura usaria o antigo leito do VLT para construir um corredor de ônibus. A principal justificativa para o projeto era a de conexão entre o Aeroporto Internacional de Viracopos aos terminais metropolitanos e rodoviários.

No entanto, até hoje a proposta não foi levada adiante, tendo em vista a atual situação do antigo leito do VLT, retratada nas fotos de Pablo Costa. O complexo ferroviário da cidade se encontra em estado de abandono e deterioração, como pode ser observado nas fotos seguintes:



**Figuras 81 e 82** (esq., acima). Rotunda sucateada. Fonte: Rita de Cássia Francisco (Op. Cit.).

**Figuras 83 e 84** (esq. abaixo). Fundição sucateada. Fonte: Rita de Cássia Francisco (Op. Cit.).

**Figuras 85 e 86** (acima). Estado de abandono e sucateamento do patrimônio ferroviário da cidade de Campinas. Fonte: Agência Anhanguera de Notícias.

O estado de deterioração do complexo evidencia que o tombamento não trouxe qualquer proteção do patrimônio, como observa Maria Teresa da Costa em seu artigo, publicado em 2000 no jornal Correio Popular: *“o franco processo de deterioração é visível e só não está pior porque o dono do bar e o barbeiro (...) têm cuidado da limpeza da estação e da vigilância para evitar que os andarilhos transformem o patrimônio em albergue. Os eventuais passageiros que embarcam, compram a passagem dentro do trem, porque a bilheteria está desativada. (...) Hoje, o silêncio toma conta do saguão antes cheio de malas e os prédios são patrimônio histórico apenas no papel.”*<sup>45</sup>

Além da decadência da ferrovia, Campinas enfrentou – e enfrenta até hoje – a decadência do Centro Histórico como um todo. Até o início da década de 1980, as praças do centro eram frequentadas por famílias, que também tinham os cinemas como espaços de lazer. Infelizmente, nos últimos 25 anos, as feições do Centro se alteraram completamente. O comércio formal tem sido substituído pelo informal, os camelôs e as lojas de prestígio migraram para os grandes centros de compras com moldes estadunidenses: o shopping centers, que cada vez mais se multiplicam na cidade. É o que ressalta o jornalista Marcelo Villa, da Agência Anhanguera de Notícias:

*“O tamanho do problema pode ser medido em números. Até a década de 80, pelo menos cinco salas de cinema funcionavam no Centro, exibindo produções arrasa-quarteirão, de grande bilheteria, atraindo famílias para a região, inclusive no período noturno. Hoje, nenhuma dessas salas existe mais. Foram transformadas em igrejas neopentecostais, mercado de hortifrútis, ou simplesmente fechadas depois de agonizarem exibindo sessões ininterruptas de filmes pornográficos. O comércio, que era ancorado por grandes magazines como Sears, Mesbla, Mappin e hipermercado Eldorado, ganhou os corredores de distantes shoppings centers sob novas bandeiras do setor varejista. No vácuo dessa mudança, as lojas que sobreviveram se viram obrigadas a concorrer com camelódromos que ocuparam ruas inteiras. Oficialmente, hoje são 1,2 mil camelôs atuando no Centro, de acordo com dados da Prefeitura. Mas a Associação Comercial e Industrial de Campinas (Acic) estima o dobro.”*<sup>46</sup>

Os desastres não param por aí. Na década de 80 a Praça Lago dos Cisnes, localizada no centro do Viaduto Miguel Vicente Cury, foi transformada no Terminal Central de Ônibus, revelando a forte e arrasadora tendência rododoviarista adotada pelo Brasil. Marcelo Villa também trata desse assunto em sua matéria:

45. CMU/CSPC. *Nas mãos do barbeiro e do dono do bar: por amor e esperança, apenas dois profissionais tomam conta da-quele que foi o símbolo de uma época.* Correio Popular. 13 fev. 2000.

46. VILLA, Marcelo. Op. cit.

*“Até o começo dos anos 80, o viaduto inaugurado em 1963 passava sobre uma praça arborizada e que tinha lago, cisnes e parquinho para crianças. Mas, na primeira gestão do prefeito José Roberto Magalhães Teixeira (1983-1988), o lago foi aterrado, as árvores cortadas e o lugar foi transformado em terminal de ônibus de linhas urbanas. Hoje, o que havia restado de espaço livre está ocupado por bancas de camelôs. É possível encontrar de tudo: tênis, softwares e DVDs piratas, produtos eletrônicos e cigarros ‘do Paraguai’, e até bancas de serviços de cabeleireiros, lanchonetes e lan houses.”<sup>47</sup>*

Com o aumento da criminalidade e da violência no Centro por conta de seu esvaziamento, aumentaram também os assaltos no túnel de pedestres que faz a ligação entre a Vila Industrial e o Centro. De acordo com a prefeitura, o percurso do túnel, de 100 metros, leva no máximo cinco minutos para ser percorrido. Para dar a volta no complexo, uma pessoa pode levar até meia hora, o que explica a necessidade do uso do túnel pelos moradores da região, justamente por ser a única travessia existente que liga os dois lados do complexo.

### 14.2.3 Ressurgimento

Com a eleição do prefeito Antonio da Costa Santos do PT, formado em Arquitetura e Urbanismo, o cenário de abandono do complexo ferroviário campineiro sofreu algumas modificações significativas. O prefeito – antigo defensor do patrimônio histórico e membro do grupo Febre Amarela, que lutou pela criação do órgão municipal de tombamento de Campinas, o CONDEPACC – sugeriu uma série de projetos para a área do complexo.

Após a desativação do transporte de passageiros pela ferrovia, o terreno onde se localiza o complexo estava ameaçado a ser leiloado devido à grande dívida que a RFSSA havia adquirido. Se fosse parcelado, o terreno de quase 200 000 m<sup>2</sup>, praticamente vazio e localizado bem no centro de uma metrópole como Campinas – pólo universitário, de serviços e negócios – em pouco tempo seria descaracterizado, seguindo a lógica da especulação imobiliária.

Ciente disso, o prefeito “Toninho” propôs à RFSSA a transferência dos imóveis a ela pertencentes à prefeitura de Campinas em troca da quitação da dívida de IPTU da empresa. Feitos os acordos, no dia 1º de agosto de 2001 o prefeito consolidou a Estação da Paulista e o Complexo Ferroviário como



**Figura 87.** Vista da Av. João Jorge e do Terminal Central, com o centro verticalizado em segundo plano. Fonte: Setransp.

47. VILLA, Marcelo. Op. cit.



áreas de utilidade pública <sup>48</sup>. Impediu, assim, a fragmentação do patrimônio e bombeou novos ares e ânimos à cena cultural de Campinas. Sua vontade era a de revitalizar o centro histórico e tornar a antiga estação ferroviária a “sala de visitas da cidade” <sup>49</sup>.

Como ato simbólico, o prefeito reativou o relógio da estação, dando início a uma série de intervenções na área do complexo ferroviário. No mesmo ano foram feitas obras de manutenção no cabeamento da rede elétrica da estação e um posto da guarda municipal foi instalado no local. Mesmo após o assassinato de Toninho – por motivos até hoje nebulosos – no final de 2001, o planejamento iniciado por ele foi seguido por sua sucessora, a vice-prefeita Izalene Tiene.

Em 2002 a estação foi restaurada e transformada em centro cultural, a chamada “Estação Cultura”. Entre 2002 e 2004 muitos projetos foram implementados na área, como a Casa do Hip Hop, a Escola Municipal de Cultura e Arte, o Posto de Informações Turísticas, a Estação Esportes e o CEPRO-CAMP (Centro Profissionalizante Antonio da Costa Santos). Nesse período, a Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo de Campinas (CMCET) foi transferida para o local, assim como o CONDE-PACC (Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas). Esse deslocamento levou os órgãos administrativos da prefeitura para uma localização mais aproximada dos locais onde a cultura passou a ser promovida na cidade <sup>50</sup>.

**Figura 88.** Foto aérea do complexo com a Estação Cultura restaurada, em 2004. É possível visualizar ao fundo a Praça Correia de Lemos, o Teatro Castro Mendes, a Escola Estadual Antônio Villela Júnior e a Igreja Universal do Reino de Deus. Fonte: Nestor Goulart Reis.



48. POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. P. 200.

49. CMU/CSPC. *Toninho fala em revitalização da área*. Correio Popular. 14 mar. 2001.

50. POZZER, Guilherme Pinheiro. Op. cit. P. 200.

Sobre o CEPROCAMP, projeto do arquiteto Ricardo Badaró, escreve o jornalista do Correio Popular, Gilson Rei: “Criar o Centro de Educação Profissionalizante de Campinas (Ceprocamp) integra o Projeto de Revitalização do Centro de Campinas, idealizado pelo prefeito Antonio da Costa Santos (PT), assassinado em 2001. O projeto prevê a implantação de um novo conceito de urbanização, recuperando a área central, em parceria entre diferentes instâncias governamentais e a iniciativa privada”<sup>51</sup>. Para a instalação do centro, foi realizado um projeto de intervenção em um armazém tombado da antiga Companhia Paulista. “Segundo o arquiteto Noel Bryan, do Ceprocamp (...) técnicas modernas são usadas, como a colocação de borracha de pneus na estrutura do mezanino. ‘É um sistema de amortecimento de vibrações nas sapatas para evitar as emissões de vibrações de trens e outros veículos no concreto’, disse”<sup>52</sup>.

Todos esses novos usos geraram uma grande movimentação de pessoas num local que antes estava em estado de completo abandono. Além disso, para que tais projetos fossem possíveis, foi necessário realizar restaurações em parte das edificações, o que também contribuiu para a preservação do patrimônio.

#### 14.2.4 Hoje

Quem sucedeu Izalene Tiene foi o prefeito do PDT, Hélio de Oliveira Santos, eleito em 2004 e reeleito nas últimas eleições. Assim que assumiu a posse, transferiu a Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Turismo novamente para o prédio da prefeitura, revertendo o ato simbólico do prefeito Toninho. Os projetos culturais foram minguando e hoje o complexo está novamente abandonado. Não há mais movimento de gente no local, a galeria de arte que antigamente se apropriava das paredes do único túnel de pedestres que liga um lado ao outro da cidade – arte produzida pelos alunos do centro cultural – não existe mais e o túnel voltou a causar medo aos moradores das redondezas, que preferem dar a volta em todo o terreno do que passar pela viela escura de 100 metros de comprimento. Assaltos dentro do túnel são frequentes, conforme anunciam as notícias de jornal de tempos em tempos<sup>53</sup>. Com a intenção de diminuir o vandalismo e a violência no local, a prefeitura prometeu manter os acessos ao túnel vigiados pela Guarda Municipal<sup>54</sup> e mandou instalar luminárias “antivandalismo”, ou seja, blindadas e, portanto, “resistentes a depredações”<sup>55</sup>. Cada lâmpada custou 250 reais e foram necessárias 29 para iluminar o túnel todo.

Com interesses de atrair investimentos e revitalizar o centro de Campinas, o prefeito “Dr. Hélio”



**Figura 89.** Vista do Ceprocamp a partir da Av. Dos Expedicionários. A edificação é tombada e foi reformada para receber o Centro Profissionalizante. A intervenção foi feita em aço e a área da frente foi transformada em estacionamento. O acesso se dá pelo portão mostrado à direita. Fonte: Google Street View. 2010.

**51.** REI, Gilson. *Projeto faz parte da revitalização do Centro*. Correio Popular. Campinas, SP. 13 mai. 2003.

**52.** REI, Gilson. Op. cit.

**53.** OLIVEIRA, Janaína. *Ladrões seguem agindo no túnel da Vila Industrial*. Agência Anhangüera de Notícias. Campinas, SP. 21 out. 2009.

**54.** OLIVEIRA, Janaína. *GM promete manter ronda fixa no túnel da Fepasa*. Agência Anhangüera de Notícias. Campinas, SP. 14 out. 2009.

**55.** TEODORO, Mariana. *Túnel de pedestre ganha iluminação antivandalismo*. Agência Anhangüera de Notícias. Campinas, SP. 26 mar. 2009.



**Figura 90.** Acesso ao túnel de pedestre que atravessa o complexo ferroviário com escolta da Guarda Municipal. Foto: Edu Fortes/ANN.

**Figura 91.** Vista de dentro do túnel após a instalação das luminárias antivandalismo, em 2009, e da pintura das paredes. Foto: Edu Fortes/ANN

56. COSTA, Maria Teresa. 'Não podemos travar a cidade'. Correio Popular. Campinas, SP. 12 jun. 2010

decretou em 2006 o complexo mais uma vez de utilidade pública, com autorização também para a desapropriação da área destinada à intervenção urbanística específica. Além disso, em conversa com a arquiteta Rita de Cássia Francisco, funcionária do CONDEPACC, formada pela FAU e com mestrado exatamente sobre a área do complexo ferroviário em estudo, ela destacou que algumas das leis de tombamento estão sendo alteradas por conta dos planos do prefeito para o centro histórico da cidade. A obrigatoriedade de se preservar um raio de 300 metros ao redor de qualquer bem tombado foi revisada, e ficou estabelecido que esse raio será definido caso a caso. Em alguns processos, ele foi até mesmo excluído, o que permite que se intervenha mais maciçamente na malha urbana consolidada do centro. Essas atitudes estão pondo em xeque a preservação do patrimônio campineiro e, conseqüentemente, a manutenção da história da cidade. O tema também é tratado na matéria a seguir, de Maria Teresa Costa, publicada no Correio Popular:

*“Há pelo menos dois anos, o Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc) vem reduzindo o tamanho da área envoltória (preservada) dos novos tombamentos realizados pelo órgão. Mais recentemente, começou a reverter decisões tomadas no passado, caso, por exemplo, da área envoltória da Santa Casa. Antes, na área de 300 metros ao redor do prédio, só poderiam ser construídos imóveis térreos. Agora, os prédios foram liberados. A revisão das áreas envoltórias põe em risco, admite a historiadora e responsável pela Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural (CSPC), Daisy Ribeiro, o pouco que restou da história da cidade, abrindo caminho para uma série de demolições no Centro Histórico”*

56

Desde sua posse, o prefeito vem realizando uma série de benfeitorias, devido a verbas conseguidas tanto do governo estadual quanto do federal: asfaltamento de avenidas importantes da cidade – enquanto as ruas de bairros continuam esburacadas e quase intransitáveis, sem se falar nas calçadas –; construção de uma nova rodoviária, inaugurada em 2008 – a apenas três quadras da antiga, recentemente implodida pra apagar qualquer possibilidade de questionamentos quanto à ineficiência, em questões de tráfego, em deslocá-la pouquíssimos metros –; inauguração do túnel que passa sob o complexo ferroviário – cuja obra levou 26 anos para ser finalizada e estava, além de tudo, travando o desenvolvimento da área. Tudo isso “preparou o terreno” para que Campinas se tornasse uma metrópole atrativa para investimentos financeiros dos grandes agentes imobiliários. Com a chegada do TAV, Campinas se tornará um pólo ainda mais importante no cenário nacional, quadro este que também impulsiona a atração de investidores e alegra o prefeito, que conta com pleno apoio do presidente Lula.

Enquanto isso, a ainda chamada “Estação Cultural” não tem feições de centro cultural – apesar de ter sido nomeada pelo atual prefeito uma das sete maravilhas turísticas da cidade. Nela ainda funcionam, a muito custo, um bar, uma barbearia, a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer e o CONDEPACC – cujos funcionários (historiadores e arquitetos especializados em restauro) foram excluídos das reuniões da prefeitura que visam definir o futuro para a área, que é inclusive tombada pelo mesmo órgão. As plataformas foram fechadas em ambos os lados por cercas, assim como os acessos às escadarias que possibilitavam o acesso à plataforma 2, e pontes de madeira foram posicionadas sobre os trilhos para conectar as duas plataformas. Assim os visitantes podem se sentar nos banquinhos de madeira do século XIX e imaginar “como será que foi o Brasil sobre trilhos?”.



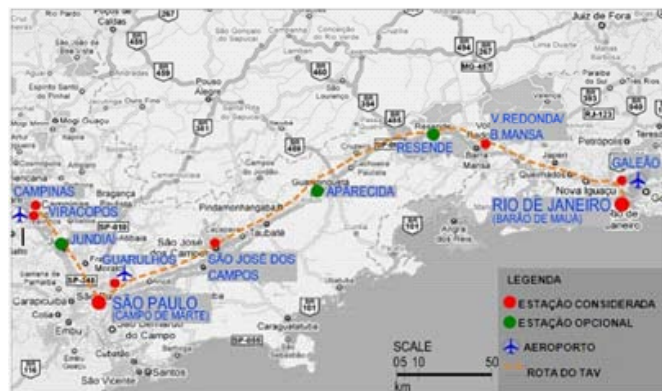
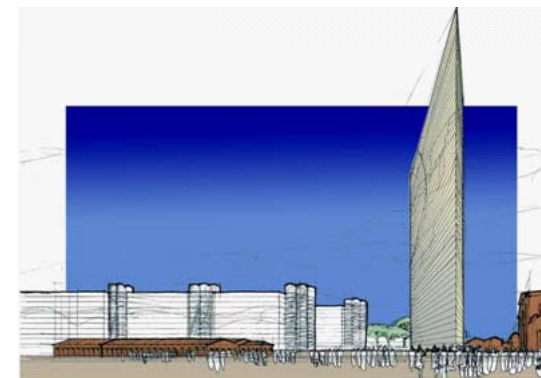
**Figura 92** (à esq.). Vista de cima do Viaduto Cury, com uma das torres de comando, em primeiro plano, e a Seção de Locomotivas ao fundo. Foto da autora, 2010

### 14.2.5 Futuro

Três propostas estão sendo elaboradas para a região do centro de Campinas: a de se adensar a área, tanto física quanto populacionalmente; a estação do trem de alta velocidade (TAV), que tem previsões de ser instalada ao lado da nova rodoviária; e o projeto do escritório do arquiteto curitibano Jaime Lerner, encomendado pela prefeitura e que prevê a construção de prédios residenciais e de escritórios na área do complexo ferroviário, assim como um centro de compras, um teatro e muito mais (ver imagens abaixo).

A proposta do TAV pode, no entanto, inviabilizar o projeto de Lerner e frustrar as expectativas do prefeito para a área. Por ser a estação final do trem que ligará o Rio de Janeiro à Campinas, prevê-se a instalação do novo pátio de manobras na área do antigo pátio de manobras da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Estão sendo realizados diversos estudos financeiros antes que a proposta seja aprovada, mas ao que tudo indica, para que os custos sejam reduzidos, o ideal é que o pátio se localize próximo à estação final, conforme consta na matéria publicada no Correio Popular em julho deste ano:

*“No mesmo local onde o prefeito previa instalar o centro comercial e empresarial, o governo federal planeja instalar a Estação Campinas, o pátio de manobras do TAV e a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (Etav), estatal que será criada com o objetivo de absorver a transferência de tecnologia do consórcio que vencer a licitação. Hélio sugeriu que o pátio de manobras fosse transferido para a Estação Boa Vista, mas a Prime Engenharia, encarregada dos estudos ambientais de alternativas do traçado do trem, avaliou que a transferência é cara e ineficiente em termos operacionais. O destino do complexo só será conhecido mesmo depois da escolha do concessionário, o que deve ocorrer em novembro.”*<sup>57</sup>



**Figura 93** (pag. ao lado, esq.acima). Foto aérea com a nova rodoviária em primeiro plano, demonstrando não-aptidão de seu partido arquitetônico ao resto do complexo, se sobrepondo a ele. Foto: Flavio Grieger/ANN.

**Figura 94** (pag. ao lado, esq.ao centro). Fachada da nova rodoviária e as duas edificações do complexo ferroviário mantidas, à esquerda. Foto: EMDEC, 2008.

**Figura 95** (pag. ao lado, esq.abaxio). Foto de satélite indicando o terrenos da antiga rodoviária – já implodida – e da nova, em rosa. Os traçados indicados em amarelo e rosa claro mostram os trajetos de acesso às rodoviárias antiga e nova, respectivamente. Os traçados escuros indicam o traçados de saída das rodoviárias. Para conectar a nova rodoviária à Av. Lix da Cunha, que tem acesso com a Rodovia Anhanguera, foi necessário construir uma via (em rosa escuro). A distância entre as duas localidades é de apenas 500 metros. Fonte: Google Earth. Destaques da autora.

**Figura 96** (acima). Todas as estações previstas para o TAV. Fonte: Relatório Halcrow/Sinergia - Volume 2 - Estudos de Traçado.

57. MEDEIROS, Delma. *Iphan analisa cessão de patrimônio*. Correio Popular. Campinas, SP. 08 jul. 2010.

Além de inviabilizar a proposta de Lerner, o pátio acabaria com qualquer outra possibilidade de apropriação do complexo, mas traria de volta o uso original da área. As últimas notícias a respeito da licitação do TAV informam que o processo deve ser adiado por erros de cálculos que podem comprometer a avaliação das propostas:

*“O Ministério Público Federal no Distrito Federal (MPF/DF) recomendou ontem à ANTT que suspenda, imediatamente, a licitação para concessão de exploração do trem-bala, no trecho Rio de Janeiro-Campinas (SP). Segundo o órgão, falhas no estudo técnico da obra e no próprio edital de concessão podem causar, em pouco tempo, graves prejuízos aos cofres públicos”.*<sup>58</sup>

O projeto de Jaime Lerner prevê a ocupação quase total dos espaços vazios da área do complexo. Boa parte das novas edificações propostas não respeita o gabarito do entorno nem o patrimônio tombado. Lerner propõe, ainda, uma torre de escritórios de 40 andares e a chamada “praça dos trilhos”, com ambição de ser um memorial aos trilhos do antigo pátio de manobras por meio de lâmpadas de neon que seriam acesas à noite. O arquiteto prevê também um novo uso aos vagões antigos: ora restaurante, ora cafeteria ou ligados a outros espaços de rememoração. Os prédios da antiga oficina também ganham novos usos: a “seção de locomotivas” dá espaço a um teatro; a “rotunda” vira um anfiteatro a céu aberto para concertos de piano; outra edificação será o mercado popular. Ele admite que a estação do TAV seria construída ao lado da rodoviária, mas não propõe transposições à linha férrea para os pedestres. A imagem 3D, inserida numa foto chapada de satélite que não apresenta a topografia do entorno, passa a sensação de que os predinhos tombados estão ali atrapalhando a proposta e que são preservados unicamente por serem bens tombados.

Uma matéria publicada no início do semestre pela Agência Anhanguera de Notícias explica o projeto de Lerner: *“A ideia é criar um novo Centro para a cidade. A proposta de intervenção urbanística prevê cinemas, salas de concertos, mercado gourmet, apartamentos residenciais, centro empresarial e uma torre de 40 andares”.* E complementa: *“O projeto inclui 600 apartamentos em prédios de 12 pavimentos ao longo da esplanada. Já os prédios empresariais terão de 12 a 16 pavimentos e a torre, de 40 pavimentos, será a maior referência do empreendimento”.*<sup>59</sup>

Como se não bastasse o megaprojeto de Jaime, outros já estão em andamento na área. Um dos que já teve as obras iniciadas é o “Central Park Home Resort”, empreendimento imobiliário residencial localizado a leste do complexo. Piscina, espaço zen, espaço gourmet e garage band devem certamente estar

**58.** COSTA, Maria Teresa. *Coreanos afirmam que não desistiram do trem-bala.* Agência Anhanguera de Notícias. Campinas, SP. 26 nov. 2010.

**59.** REI, Gilson. *Galpão histórico volta a ser ocupado em Campinas.* Agência Anhanguera de Notícias. Campinas, SP. 15 ago. 2010.



**Figura 97.** Implantação do empreendimento “Central Park Home Resort”, cujas obras já foram iniciadas. Fonte: [www.centralparkcampinas.com.br](http://www.centralparkcampinas.com.br).

no programa do condomínio, pra que ninguém sinta falta de vivenciar espaços de qualidade na cidade em momento algum do dia.

Há ainda previsão de outros projetos no futuro próximo de Campinas, conforme informa o trecho da seguinte reportagem: *“O prefeito de Campinas, Hélio de Oliveira Santos (PDT), vai alterar o potencial construtivo do Centro e liberar a construção de edifícios mais altos do que a atual legislação de uso e ocupação do solo permite e dará incentivos fiscais, com desconto ou isenção de impostos municipais, para incentivar que essas torres tenham preferencialmente uso habitacional. (...) A mudança no potencial virá acompanhada da possibilidade de uso das chamadas aberturas de miolo de quadra, ou seja, da área no interior da quadra. A ideia é a demolição do que não é tombado como patrimônio para a construção de torres **no meio** do quarteirão”*.<sup>60</sup> (grifo da autora).

Se o potencial construtivo do Centro todo for aumentado, o congestionamento das vias será inevitável. São ruas estreitas do século XIX, que não têm estrutura para comportar a quantidade de carros aguardada com a verticalização em massa. O ideal seria pontuar bem os locais onde haverá a alteração para evitar problemas maiores no futuro.

Além dessas propostas, a prefeitura ainda prevê a transferência dos camelôs da região ao redor do Terminal Central para um mercado popular de compras, com moldes no projeto implantado em Campo Grande: *“A Prefeitura de Campinas começou a negociar com os dois sindicatos que representam os cerca de 4 mil camelôs da cidade a saída das barracas da área do Terminal Central e do entorno do Mercado Municipal. (...) Em Campo Grande, por exemplo, nenhum ambulante ficou de fora do processo. ‘O sistema é rigoroso, exige o pagamento de uma taxa mensal de R\$ 140,00 para o uso do espaço no centro de compras. Todos foram contemplados pela medida que mostrou inúmeros resultados positivos.’ (...) A Prefeitura estuda agora quais as áreas que seriam adequadas para abrigar esses projetos. ‘Temos o prédio da antiga Cervejaria Colúmbia, uma área na região do Campo Grande, próximo à Praça da Concórdia, e também outra sugestão de construir no Campo Belo, próximo à estrada antiga de Indaiatuba.’”*<sup>61</sup>

As negociações não deverão ser tão simples, já que apenas um dos locais possíveis para a implantação do camelódromo se localiza nas proximidades da posição atual dos camelôs: a antiga Cervejaria Colúmbia. As outras duas possibilidades ficam longe do centro e, portanto, longe do grande movimento de pessoas que atrai possíveis clientes.

**60.** COSTA, Maria Teresa. *Projeto prevê no Centro megaprédios residenciais*. Agência Anhanguera de Notícias. Campinas, SP. 29 mai. 2010.

**61.** MORETO, Milene. *Camelôs podem sair do viaduto Cury e Mercado*. Agência Anhanguera de Notícias. Campinas, SP. 12 mai. 2010.

### 14.3 O Lugar



O complexo ferroviário em estudo se situa num terreno de aproximadamente 1,3km por 150m, que se encontra completamente murado em seu perímetro. Dessa forma, quem circula ao redor da área não consegue visualizar as belas edificações que nele existem. De dentro, a diferença entre os gabaritos do Centro Histórico – verticalizado – e da Vila Industrial – majoritariamente ocupada por construções de um a dois pavimentos – se torna evidente.

Boa parte do terreno não é ocupada por edificações, pois antigamente ali se localizava o pátio de manobras das companhias férreas, como dito anteriormente. Após a retirada dos trilhos, o que restou foi um grande vazio árido, e foi inclusive improvisado um campo de futebol. É um espaço de respiro em meio a um centro denso em processo de verticalização, mas que infelizmente não oferece atrativos aos pedestres que passam diariamente pela região. Muitos dos que cruzam a área realizam o percurso de 1,5 km pela avenida da estação (Av. dos Expedicionários) entre os terminais intermunicipal e municipal de ônibus.



**Figura 98.** Fachada principal da estação, a partir da Praça Marechal Floriano. Foto: Fábio Barros - [www.cidade3d.uniblog.com.br](http://www.cidade3d.uniblog.com.br).

**Figura 99.** Vista de dentro do terreno, na parte leste: desnível é visível ao lado direito, junto ao muro. À esquerda, uma parte do campo de futebol, em primeiro plano, e os prédios do centro ao fundo. Foto da autora, 2010.

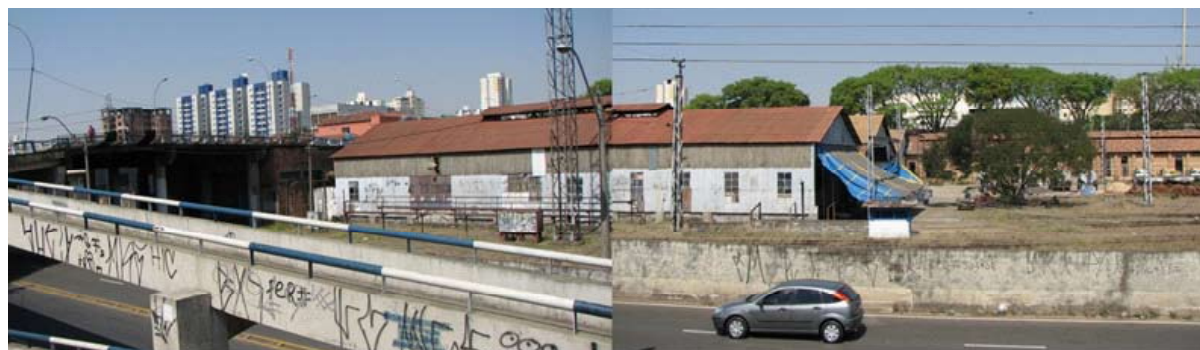




Devido ao desnível existente entre a porção sudeste do terreno e o restante do bairro – que chega a quatro metros na extremidade leste do lote –, foi necessário construir um muro de arrimo. O belo muro de pedras só é visível em alguns trechos do perímetro. Já o muro externo, que circunda todo o lote, foi pintado de branco e se encontra praticamente todo pixado. Existem alguns acessos ao lote por portões e pela estação.

A extremidade sudeste o terreno termina no viaduto formado pela ligação entre a avenida João Jorge e o Viaduto Miguel Vicente Cury. A área abaixo do trecho elevado da via é atualmente ocupada por galpões, possivelmente construídos para aproveitar a área residual abaixo do viaduto. No entanto, a construção está bastante deteriorada, sem reboco e pintura.

A única área de conexão entre o terreno e o outro lado do viaduto é o espaço por onde passa a ferrovia. No terreno localizado além da Av. João Jorge vários galpões foram destruídos para dar lugar ao novo empreendimento imobiliário, o Central Park Home Resort, conjunto com duas torres de apartamentos apresentado no capítulo anterior. Algumas outras edificações dessa porção do lote ainda se encontram em bom estado e poderiam ser restauradas.



**Figura 100** (acima, à eq.). O desnível de quatro metros e um trecho do belo muro de pedras. Ao fundo, o letreiro do hotel Casablanca, nome do antigo cinema da praça ao lado.

**Figura 101** (acima). Do lado de fora do terreno, o muro pintado de branco e todo pixado. Muitas das ruas da Vila Industrial ainda são revestidas de paralelepípedos. Observe a torre do relógio da estação ao fundo. Fotos da autora, 2010.

**Figura 102** (dir. acima). Gare da estação vista de dentro do terreno. Essa área era até pouco tempo repleta de trilhos do pátio de manobras das companhias férreas. Hoje só resta o vazio e terra batida. Foto da autora, 2010.

**Figura 103** (dir. abaixo). Os galpões ao sudeste do lote, atualmente utilizados pela concessionária que realiza o recolhimento do lixo reciclável da cidade. Em baixo do Viaduto, os galpões em tijolo aparente. Foto da autora, 2010.



**Figura 104** (acima). Vista a partir do Viaduto Cury, sentido oeste, onde fica o complexo. O terreno do complexo e a Av. dos Expedicionários estão praticamente no mesmo nível e são quase planos. No centro da foto, a rampa de pedestres que dá acesso ao viaduto. O prédio vermelho é um centro popular de compras, e fica em uma das ruas ocupadas por camelôs. À direita, atrás do viaduto, é possível visualizar a cobertura do Terminal Central. Foto da autora, 2010.

**Figura 105** (ao centro). Vista a partir do Viaduto Cury, sentido leste. Por baixo do viaduto passam os trilhos da via férrea. À direita, a estreita passagem de pedestres, que se repete do outro lado da via. Foto da autora, 2010.

**Figura 106** (esq. abaixo). Vista de cima do viaduto, sentido leste. O muro acompanha a ferrovia por quase toda a sua extensão. À direita, alguns galpões industriais, que não foram demolidos para a construção do empreendimento “Central Park Home Resort”.

**Figura 107** (dir. abaixo). Vista de cima do viaduto, sentido oeste. A cobertura das edificações utilizadas pela TECAM e a passagem de pedestres. Fotos da autora, 2010.



Os galpões localizados no sudeste do lote divergem na técnica construtiva: alguns são de tijolos aparentes e outros, completamente metálicos, da estrutura aos vedos. Todos estão bastante deteriorados e hoje são usados pelo consórcio TECAM, que realiza a coleta de lixo reciclável em Campinas. Dessa forma, essa área também é usada como estacionamento de pequenos caminhões, que são utilizados na coleta do lixo.

Na avenida dos Expedicionários se encontram as instituições de maior prestígio da área de estudo, as quais formam a fachada principal da estação: a própria Estação de Campinas, hoje conhecida como Estação Cultura, a escola de formação profissional CEPROCAM e os fundos do Museu da Cidade.



**Figura 108** (1a acima). O estacionamento de caminhões da companhia TECAM e os galpões metálicos ao fundo, bastante deteriorados.

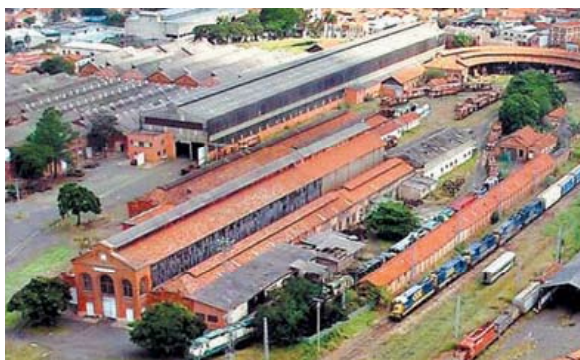
**Figura 109** (2a acima). A única edificação em tijolo desse lado do lote, também bastante deteriorada. Fotos da autora, 2010.

**Figura 110** (ao centro). Vista a partir do Viaduto Cury em direção à Av. Dos Expedicionários. Em primeiro plano, embaixo do viaduto, um morador de rua com seus pertences. Mais ao centro da imagem, o Ceprocamp, e ao fundo, a torre da estação. Foto da autora, 2010.

**Figura 111** (dir.). Vista a partir da Av. dos Expedicionários em direção às ruas Andrade Neves (à direita) e Lidgerwood (à esquerda). Em primeiro plano, a antiga fábrica da Lidgerwood, que foi tombada e hoje abriga o Museu da Cidade de Campinas. Foto: Site Pró-Memória de Campinas, SP.

Na porção a noroeste do lote foram construídos a nova rodoviária da cidade e o novo terminal intermunicipal de ônibus. Ao redor delas ainda restam alguns galpões industriais sem uso e em processo de degradação. Apenas três edificações foram escolhidas para serem restauradas: duas pequenas “casinhas”, localizadas em frente à entrada da nova rodoviária, e um galpão que ainda está sendo restaurado, bem próximo ao início da Av. Lix da Cunha.

No sudoeste ficam as antigas oficinas da Mogiana, onde eram montados os vagões e as locomotivas da época: as Marias Fumaça. Faziam parte do complexo também a fundição – edificação esta que não entrou no processo de tombamento e se encontra parcialmente destruída, como comentado no capítulo “Queda” deste relatório – a usina geradora de energia e a rotunda, onde os vagões podiam ser estacionados protegidos das intempéries climáticas.



**Figura 112** (esq. acima). Fachada principal da rodoviária com as duas edificações restauradas à esquerda. Fonte: Google Street View.

**Figura 113** (dir. acima). Galpão recentemente restaurado pela prefeitura. Foto: Augusto de Paiva. Fonte: Agência Anhangueira.

**Figura 114** (esq. ao centro). . Foto aérea mostrando a porção sudoeste do complexo, com as oficinas da Cia. Mogiana. À direita, a Vila Industrial. À esquerda, o Centro Histórico. Fonte: Site Civitas Campinas ([www.civitas-campinas.blogspot.com](http://www.civitas-campinas.blogspot.com)).

**Figura 115** (dir. ao centro). Foto aérea das oficinas, mostrando a entrada da seção de locomotivas em primeiro plano, com o relógio no frontão. Vê-se, também, a rotunda no canto direito superior e a seção de vagões no canto esquerdo superior. Foto: Rogério Capela/ANN.

**Figura 116**. Fachada principal da antiga seção de locomotivas, integrante das oficinas da Cia. Mogiana. Foto: Apresentação do projeto Pátio Central, de Jaime Lerner, disponível no site [www.tavcampinas.com.br](http://www.tavcampinas.com.br)



No centro-sul do terreno existe hoje uma vasta área não edificada, parcialmente utilizada como estacionamento. Nessa área existem alguns taludes que fazem a transição entre a cota do terreno e a do bairro, já que a área do complexo é praticamente plana. Existem também nessa porção duas edificações, sendo que a menor é constituída somente por uma cobertura, atualmente usada como depósito de carros alegóricos utilizados no carnaval passado.

**Figura 117** (acima). A rotunda, também integrante das oficinas da Cia. Mogiana. Foto: Apresentação do projeto Pátio Central, de Jaime Lerner, disponível no site [www.tavcampinas.com.br](http://www.tavcampinas.com.br).

**Figura 118** (esq. ao centro) Acesso existente, localizado na porção centro-sul do lote. Atualmente a área é utilizada pela EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas), e a cancela mostrada na foto dá acesso ao estacionamento da empresa. Note o grande desnível existente entre a rua e a área do estacionamento. Foto da autora, 2010.

**Figura 119** (dir. ao centro). Foto aérea tirada exatamente no momento em que um trem de carga cruzava o terreno, ainda antes da construção da nova rodoviária. Legenda: 1. Edificação composta somente por uma cobertura, que hoje serve de depósito de carros alegóricos; 2. A outra edificação tratada no parágrafo anterior, com vedos apenas nas paredes mais compridas; 3. Estação; 4. Plataformas; 5. Ceprocamp; 6. Museu da Cidade; 7 e 8. Antigas oficinas da Cia. Paulista; 9. Antigas oficinas da Cia. Mogiana; 10. Local onde foi construída a nova rodoviária. Foto: Apresentação do projeto Pátio Central, de Jaime Lerner, disponível no site [www.tavcampinas.com.br](http://www.tavcampinas.com.br).

**Figura 120** (abaixo). À esquerda, o galpão que hoje serve de depósito de carros alegóricos. Ao centro, uma cobertura que foi construída para servir de estacionamento. À direita, mais uma cobertura que serve de estacionamento. Ao fundo, é possível visualizar a gare da estação. Foto da autora, 2010.



Ainda na época da implantação das oficinas e da estação, foi construído um túnel de pedestres para possibilitar o acesso entre os lados norte e sul da área, uma vez que a ferrovia impedia a passagem segura de pedestres em nível. Posteriormente foi construído um túnel para automóveis (Túnel Prefeito Faria Lima), paralelo ao de pedestres, com acesso por várias ruas do Centro e da Vila Industrial, como a Av. Benjamin Constant, Av. Dr. Campos Sales, R. Lidgerwood, Av. Lix da Cunha e Av. Pref. Faria Lima.

Um pouco a leste da entrada do túnel existe um acesso ao terreno para a entrada e saída dos caminhões da TECAM. A vista que se tem ao entrar por esse portão é essa mostrada abaixo:



Andando para a direita, ou seja, para o leste, encontram-se algumas construções, uma usada por uma escola de dança de hip hop – implantada na gestão do prefeito Toninho –, outra pela Guarda Municipal e outra pelo Centro de Egresso e Família, da prefeitura:



Exatamente ao sul da Estação, uma das antigas oficinas da Cia. Paulista foi recentemente restaurada e está em bom estado de conservação. Um pouco mais a sudeste foi adaptado um campo de futebol de areia em meio a algumas árvores.



No geral, é evidente que toda a área merece um tratamento para que haja uma relação maior entre as partes do extenso lote e para que novos usos sejam atribuídos às edificações que hoje são usadas como depósito. Além disso, é de extrema necessidade que se realize a restauração das edificações da área, pois preservam parte importantíssima da história de Campinas.

**Figura 121** (acima) À esquerda, uma das antigas oficinas da Cia. Paulista, hoje restaurada. Ao centro, aparentemente a central de distribuição elétrica, com o letreiro “Casa do Hip Hop” sobre a porta de entrada. Atrás dela, a sede da Guarda Municipal. Logo à direita, o estacionamento usado pela GM. À direita da foto, o Centro de Egresso e Família de Campinas. Foto da autora, 2010

**Figura 122** (centro). À esquerda, o Ceprocamp e à direita, a antiga oficina da Cia Paulista que foi recentemente restaurada. Ao centro, a área que abrigava o pátio de manobras e que hoje está vazia. Foto da autora, 2010.

#### 14.4 O Entorno

Existem no entorno imediato do complexo muitos pontos de interesse e que podem ser agregados à proposta projetual. Logo na praça de entrada da estação – Praça Marechal Floriano – tem início a Rua Treze de Maio, um calçadão com muitas lojas, bastante movimentado durante o dia, e que termina na Praça José Bonifácio, em frete à Catedral Metropolitana. O Museu da Cidade também fica bem próximo à entrada da estação, na Av. Andrade Neves.



Fazendo um movimento no sentido horário na planta do complexo, o próximo ponto de interesse seria o Terminal Central, localizado no meio do Viaduto Miguel Vicente Cury. Até o início dos anos 1980 existia neste local uma bela praça com um lago (Praça Lago dos Cisnes), repleta de árvores e animais. Com o projeto do terminal, a praça deu lugar não somente aos ônibus, como também a quiosques de comida, moradores de ruas – sob o viaduto – e camelôs, que tanto se proliferaram que se estenderam para as ruas lindeiras, que hoje se configuram como camelódromos fixos. Apesar de ser um terminal para transporte de passageiros, os acessos ao local pelos pedestres é precário. Existem vielas escuras sob o viaduto que dão acesso ao local, assim como estreitas calçadas sobre ele – de onde é possível observar todo o complexo de prédios da antiga FEPASA, tão mal cuidado e sem uso.

**Figura 123** (esq. acima). Vista da Rua Treze de Maio com a entrada da Estação ao fundo. Fonte: Google Street View, 2010.

**Figura 124** (dir.acima). À direita, o Museu da Cidade, a partir da Av. Andrade Neves, e a Estação ao fundo. Fonte: Google Street View, 2010.

**Figura 125** (esq. abaixo). O centro do Viaduto Cury em 1972, onde ainda existia a Praça Lago dos Cisnes. Fonte: Centro de Memória da Unicamp.

**Figura 126** (dir. abaixo). O mesmo lugar, em 2010, abriga um camelódromo. Fonte: Google Street View, 2010.





A sudeste do complexo, na Vila Industrial, localiza-se o Teatro Castro Mendes, o hoje maior e principal teatro da cidade de Campinas. Antes dele, o teatro mais importante da cidade era o Teatro Municipal Carlos Gomes, localizado no centro e com capacidade para 1.300 pessoas. Foi demolido por causas obscuras em 1965 e substituído em 1974 pelo Teatro José de Castro Mendes, adaptado no local onde anteriormente existia o cinema Cine Casablanca, e com metade da disponibilidade de assentos. Infelizmente, em 2007 o teatro – então muito deteriorado – foi fechado para reformas e ainda não há data prevista para a retomada de suas atividades.



Em frente ao teatro interditado fica a Praça Correia de Lemos, com um coreto, uma fonte, muitas palmeiras, árvores, arbustos, bancos e um pequeno estacionamento sob as sombras das árvores. Hoje a praça é ocupada por moradores de rua, que buscam um canto de sossego em meio à agitação da cidade. Com o abandono do teatro, a praça se torna um local sem movimentação de pessoas e, portanto, propício a esse tipo de uso. Este quadro evidencia, mais um vez, os problemas sociais presentes nas metrópoles e que geralmente são ignorados pela administração pública.

**Figura 127** (esq. acima). Passagem sob o viaduto, que liga a rua Álvares Machado ao Terminal Central. Foto da autora, 2010.

**Figura 128** (dir. acima). À esquerda, a rua Dr. Jaime Pinheiro U. Cintra e, à direita, o acesso ao Viaduto Cury. Entre as duas vias, o início da sequência de camelôs fixos que se estendem ao longo das ruas. Fonte: Google Street View, 2010.

**Figura 129** (esq. abaixo). Praça Correia de Lemos com o coreto e o Teatro Castro Mendes, interditado para “obras”. Foto da autora, 2010.





Entre o teatro e o complexo ferroviário fica a Escola Estadual Antônio Vilela Júnior, projetada pelo arquiteto paulista Paulo Mendes da Rocha em 1960. A fachada voltada para o complexo apresenta brises e é muito bonita. Infelizmente, a fachada norte da escola foi murada, o que nega o projeto de Paulo Mendes, que previa apenas cercas que possibilitavam a visibilidade da área externa a partir das salas de aula. Todo o complexo também é murado, o que esconde parte de sua beleza e impede uma integração maior entre seus ambientes. Se fossem retirados os dois muros, a visão de dentro das salas de aula seria a do centro da cidade de Campinas, atrás da torre da estação.



**Figura 130** (acima). Caixilhos originais das salas de aula e brises da fachada norte. Fonte: Acervo do escritório de Paulo Mendes da Rocha.

**Figura 131** (acima, à esq.). Mesmo local, em 2008. Os caixilhos foram trocados por outros menores e as cercas deram lugar a um muro. Foto: Carlos Augusto Ferrata.

**Figura 132** (acima, à dir.). Vista externa da fachada norte da escola, na época da construção. Fonte: Acervo do escritório de Paulo Mendes da Rocha.

**Figura 133** (abaixo, à esq.). A mesma escola, em vista lateral, oposta ao lado da praça. Fotos da autora, 2010.

**Figura 134** (abaixo, à dir.). A mesma fachada da figura 132, em 2010. Foto da autora.

Fechando o percurso ao redor do complexo, a noroeste do complexo temos a nova rodoviária – Terminal Multimodal Ramos de Azevedo – e o novo terminal intermunicipal de ônibus – Terminal Metropolitan Prefeito Magalhães Teixeira, projetos que já foram apresentados neste relatório. Admitindo a aprovação do Trem de Alta Velocidade (TAV), o projeto da rodoviária já prevê a conexão com a ferrovia, o que a transformará, portanto, num terminal intermodal.

## 14.5 Referências

### 14.5.1 Cidades: Bonde em via compartilhada com carros



**Figura 135** (acima, à esq.). Antuérpia, Bélgica. Fonte: <http://tramfacts.wordpress.com>.

**Figura 136** (acima, à dir.). Croydon, Grande Londres, Reino Unido. Addiscombe Road. Fonte: <http://images.wikia.com>.

**Figura 137** (centro, à esq.). Hong Kong, China. Fonte: <http://skycrapercity.com>.

**Figura 138** (centro, à dir.). Hong Kong, China. Fonte: <http://skycrapercity.com>.

**Figura 139** (abaixo, à esq.). Londres, Reino Unido. Fonte: <http://btinternet.com>.

**Figura 140** (abaixo, à dir.). Londres, Reino Unido. Fonte: <http://franklinandrews.com>.



**Figura 141** (acima). Nottingham, Reino Unido. Foto: Benjamin Weston.



**Figura 142** (acima, à esq.). Nottingham, Reino Unido. Fonte: Google Street View.



**Figura 143** (acima, à dir.). Nottingham, Reino Unido. Fonte: <http://geograph.org.uk>.

**Figura 144** (centro, à esq.). Roterdã, Holanda. Fonte: Google Street View.

**Figura 145** (centro, à dir.). Estocolmo, Suécia. Fonte: <http://franklinandrews.com>.

**Figura 146** (abaixo, à esq.) Viena, Áustria. Fonte: <http://franklinandrews.com>.

**Figura 147** (abaixo, à dir.) Lyon, França. Fonte: <http://trafacts.wordpress.com>.



## 14.5.2 Cidades: Ciclovias



**Figura 148** (acima, à esq.). Copenhagen, Dinamarca. Fonte: Google Street View.

**Figura 149** (acima, à dir.). Roterdã, Holanda. Fonte: Google Street View.

**Figura 150** (centro, à esq.). Delft, Holanda. Fonte: Google Street View.

**Figura 151** (centro, à dir.). Delft, Holanda. Fonte: Google Street View.

**Figura 152** (abaixo, à esq.). Delft, Holanda. Fonte: Google Street View.

**Figura 153** (abaixo, à dir.). Delft, Holanda. Fonte: Google Street View.

### 14.5.3 Projetos



**Figura 154** (acima, à esq.). CEU Butantã. Foto: Nelson Kon

**Figura 155** (acima, à dir.). Projeto Teatro Engenho Central - Brasil Arquitetura. Fonte: Site do escritório.

**Figura 156** (centro, à esq.). Casa Grelha - Forte, Gimenes e Marcondes Ferraz Arq. Fonte: Site do escritório.

**Figura 157** (centro, à dir.). Museu Umm El-Fahrem - SO Architecture. Fonte: Site do escritório.

**Figura 158** (abaixo, à esq.). Fábrica de Cultura - Galeria Arquitetos. Fonte: Site do escritório.

**Figura 159** (abaixo, à dir.). Ceprocamp - Ricardo Badaró - Fonte: arquivo pessoal do arquiteto.

